ИСТОРИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ

Б. А. Орлов

ЗАПИСКИ ЛЕТЧИКА-ИСПЫТАТЕЛЯ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Прославленный лётчик-испытатель Борис Орлов рассказывает о буднях людей опасной профессии: испытателей новейшей авиационной техники. Эта книга — увлекательное чтение для всех тех, кто интересуется «биографией» российских военно-воздушных сил. Для профессиональных историков она послужит бесценным источником информации о судьбах авиации нашего Отечества.

- Орлов Б.А
  - Введение
  - 12 июля 1952 г., самолет — Ут-2, полетов — 2, время — 0 час. 12 мин.
  - 7 сентября 1954 года. Самолет По-2. Полетов — 1, время — 0 часов 16 минут.
  - 18 мая 1956 года. самолет Як-18, полетов — 12, время — 2 часа 12 минут.
  - 13 июля 1960 года. самолет Z-326, полетов — 1, время 0 часов 42 минуты.
  - 27 сентября 1961 года. Самолета Як-18П, полетов — 1, время — 0 часов 25 минут.
  - 20 июля 1962 года. Самолет Як-18П, полетов — 1, время — 0 часов 15 минут.
  - Над головой пять метров...
  - 7 июня 1963 года. Самолет Z-326, полетов — 1, время — 0 часов, 25 минут.
  - 30 августа 1963 года. Самолет МиГ-15 УТИ, полетов — 2, время 0 часов 16 минут.
  - 27 мая 1965 года. Самолет Е-7Р, полетов — 1, время 0 часов, 27 минут.
  - 4 ноября 1965 г., самолет Е-7 № 820, полетов — 1, время 0 час., 14 мин.
  - 9 августа 1966 г., самолет "23–31", полетов — 1, время — 0 час., 14 мин.
  - 23 ноября 1966 г., самолет — Е-155Р-2, полетов — 1, время — 0 час. 45 мин.
  - 15 февраля 1967 г., самолет — Е-155П-3, полетов — 1, время — 0 час. 42 мин.
  - 9 июля 1967 г., самолет МиГ-21, полетов — 1, время 0 час. 4 мин.
  - 31 мая 1968 г., самолет МиГ-23-11, полетов — 1, время 0 час. 34 мин.

- 16 сентября 1969 г., самолет МиГ-25П-3, полетов — 1, время 0 час. 33 мин.
- 16 сентября 1970 г. самолет МиГ-23, полетов — 1, время — 0 час. 25 мин.
- 21 мая 1971 г., самолет МиГ-23, полетов — 1, время — 0 час. 20 мин.
- 18 июня 1971 года. Самолет МиГ-25П № 808, полетов — 1, время — 0 часов 28 минут.
- 19 февраля 1972 г., самолет — МиГ-21УС, полетов — 1, время — 0 час. 25 мин.
- 4 ноября 1972 г. — самолет МиГ-23 № 604, полетов — время — 0 час. 40 мин.
- 24 января 1973 г., самолет — МиГ-23 № 1701, полетов — время — 0 час. 30 мин.
- 25 апреля 1973 г., самолет — МиГ-25Р-3, полетов — 1, время — 0 час. 13 мин.
- 3 июля 1974 г., самолет — МиГ-21И, полетов — 1, время — 0 час. 33 мин.
- 27 октября 1977 г., самолет — МиГ-23, полетов — 1, время — 0 час. 25 мин.
- 17.07.1978.
- 14 — 16 сентября 1978 г., самолет — МиГ-23УБ, полетов — 6, время — 2 час. 50 мин.
- 2 марта 1979 г., самолет — МиГ-31 N011, полетов — 1, время — 0 час. 45 мин.
- 7 апреля 1981 г., самолет — МиГ-29, полетов — 1, время — 0 час. 05 мин.
- 6 сентября 1982 г., самолет — МиГ-29, полетов — время — 0 час. 12 мин.
- 4 апреля 1984 г., самолет — МиГ-31, полетов — 1, время — 0 час. 18 мин.
- 2 декабря 1987 г., самолет — МиГ-31, полетов — 1, время — 0 час. 32 мин.
- О поездке в США

Орлов Б.А
Записки летчика-испытателя

Введение

Взяться за эти записки меня побудило не столько стремление оставить потомкам свое жизнеописание, сколько желание и возможность поделиться с читателем, интересующимся авиацией, своими соображениями о специфике летного труда, с некоторыми событиями, в коих мне довелось участвовать; рассказать о самолетах, хорошо мне знакомых и представляющих интерес с точки зрения участника их создания и испытаний, а также рассказать о близких мне людях, оставивших заметный след в авиации. Некоторые из них достаточно известны, о других написано или очень мало, или совсем ничего, но все они достойны, чтобы о них знали и помнили.

Основой для воспоминаний послужили не дневники, которых я никогда не вел, а мои летные книжки, где не только отмечена дата, тип самолета, задание и время полета, но иногда за строкой стоит целое событие или чья-то жизнь. Я позаимствовал такой прием у писателя и летчика-испытателя, ныне покойного, Дмитрия Васильевича Зюзина, написавшего одну из лучших, на мой взгляд, книг о летчиках «Испытания скоростью, или размышления над летной книжкой». Я не претендую на литературность своего «труда», здесь нет ни четкого плана, ни занимательной фабулы, события моей жизни перемежаются с описаниями самолетов, воспоминания о людях — с общими рассуждениями, имеется много технических терминов, но я надеюсь, что для моего читателя книга не покажется скучной. К тому же все, о чем здесь написано, соответствует действительности.

12 июля 1952 г., самолет — Ут-2, полетов — 2, время — 0 час. 12 мин. Самостоятельный вылет.

С чего все началось? Наверное, с того неосознанного стремления залезть куда-нибудь повыше, заставляющего многих ребятишек карабкаться на деревья и забираться на крыши домов.

Каждый ребенок мечтает в детстве кем-нибудь стать — кто врачом, кто пожарным, кто милиционером, кто летчиком. Далеко не всегда это желание сохраняется надолго, еще реже оно сбывается. Мне и этом отношении повезло: удалось осуществить детские мечты о небе.

Авиация притягивала к себе всегда: любимыми игрушками были самолеты, авиационная, так сказать, тематика доминировала в моих детских рисунках. Если же случалось увидеть пролетевший низко самолет, что весьма редко происходило в маленьком сибирском городе Канске и других местах, где мы жили до 1941 г., то это событие вызывало почти языческий восторг не только у меня, но и у всей ребятни. Мы бежали вприпрыжку по улице, пока самолет не скрывался за крышами домов, выкрикивая: «Ероплан, ероплан, посади меня в карман!». Бывало, что с самолета сбрасывали листовки по поводу какого-нибудь праздника, и поймать эту листовку, вдохнуть ее запах, хотя ничем особенным она не пахла (обычной типографской краской), казалось чем-то необыкновенным: ведь эта бумажка только что была в кабине самолета…

В Новосибирске, куда мы с матерью переехали после начала войны, самолетов хватало. Громадный авиационный завод им. В.П. Чкалова выпускал истребители конструкции Яковлева, и в хорошую погоду над городом гудело небо, везде носились голубые снизу, зеленые сверху Яки, даже выполняли пилотаж, видимо, в военное время не очень-то придерживались правила, запрещающего пилотаж над населенными пунктами. Мы же, т. е. я и мои друзья Алька и Васька, во все глаза смотрели на самолеты, частенько забравшись на крышу нашего двухэтажного дома все поближе к небу, жалея, что нам еще долго ждать того дня, когда можно будет поступить в летчики.

Однажды гул мотора перешел в пронзительный вой, окончившийся глухим ударом, над крышами взметнулся столб черного дыма. Самолет упал на центральной магистрали Новосибирска, Красном проспекте, недалеко от нашей улицы.

Через несколько минут мы уже были на месте катастрофы, смотрели на большую, еще дымившуюся яму, узнали, что летчик разбился вместе с самолетом. (Через много лет мне стало известно, что это был заводской летчик-испытатель Василий Старощук.) Жаль было погибшего летчика, но страх перед самолетами не появился, и этот случай не охладил моего желания быть авиатором.

Дело здесь, конечно, не в бесстрашии: просто ребенок обычно не ждет беды на том пути, который, как ему кажется, он выбрал навсегда. Будь я постарше, может быть, и призадумался бы…

Впрочем, не знаю, что бы я решил, будучи постарше и поумнее. В нашем городе Жуковском почти каждый год хоронят разбившихся летчиков, и, казалось бы, местные ребята, насмотревшись на горестные процессии, должны бежать от авиации, как от чумы, а они осаждают городской маломощный аэроклуб: «Возьмите в летчики!». Есть среди них и те, у кого погибли отцы…

Как-то на трамвайной остановке, недалеко от нашего дома, мы увидели группу старших ребят, державших в руках большие плоские фанерные ящики. Заинтересованные, подошли поближе. Один из парней открыл свой ящик, и мы увидели в нем разобранную для перевозки большую авиамодель самолета с бензиновым моторчиком. Ребята снисходительно нам объяснили, что они возвращаются из летнего авиамодельного лагеря (были и такие лагеря), а вообще-то строить модели учат на станции юных техников и натуралистов, через улицу от нашей. Мы, конечно, сразу же побежали туда.

На дверях авиамодельной секции висел замок, видимо, по случаю летних каникул, но, прижав носы к стеклам давно немытых окон, мы увидели в огромной комнате множество самых разнообразных моделей, а, главное, в углу стоял самый настоящий самолет, как потом выяснилось, Ут-1.

Все, назад пути не было. Как только секция открылась, я в нее записался, а через некоторое время построил свое первое летающее сооружение — коробчатый воздушный змей. Так, в 1944 г. я приобщился к авиамоделизму, впервые потрогал руками настоящий самолет, посидел в его кабине и больше уж не мыслил свою жизнь без того, чтобы хоть каким-то боком не прилепиться к авиации.

Авиамоделизм… На детской технической станции имелась хорошая библиотека, и благоволивший ко мне ее заведующий Вольф Дариевич позволял рыться в книгах, сколько захочу. Однажды в довоенном журнале «Самолет» я нашел заметку, где было написано, что в Германии 30-х гг. уроки авиамоделизма

являлись обязательными для всех учащихся во всех обычных школах. Наверное это обстоятельство не малым образом способствовало приобщению молодежи к авиации и помогло немцам создать мощный воздушный флот, качество самолетов и мастерство летчиков которого доставили много неприятностей его противникам.

Хороший моделист умеет делать все: чертить, столярить, слесарить, клеить, красить; он должен знать аэродинамику, механику, а если он строит радиоуправляемые модели — электро- и радиотехнику и много чего еще. Даже если он и не станет летчиком, авиатехником, авиационным инженером, приобретенные знания и навыки всегда пригодятся.

Да и сам по себе авиамоделизм очень интересное занятие. Выпиливать, выстругивать, выгибать различные детали; потом собирать в одно целое эти лонжероны, нервюры, стрингеры, шпангоуты (слова-то какие!) обтянуть каркас тончайшей папиросной бумагой; покрыть авиалаком-эмалитом, чтобы обшивка звенела, как барабан; раскрасить в меру своей фантазии и художественного вкуса, если он есть, и, наконец, отрегулировать и запустить модель — что может быть интереснее! Не беда, если при посадке что-нибудь отлетит — починить недолго, и опять твой маленький самолет в воздухе. Увлекательнейшее дело!

Не зря у многих авиамоделистов детское увлечение остается любимым занятием на всю жизнь, я встречал и взрослых людей, серьезных специалистов, обремененных семьями отцов, запускающих свои модели с таким же выражением лица и с таким же блеском глаз, как и у тех десятилетних мальчишек, построивших и запустивших свою первую в жизни модель.

В нашей секции сложилась веселая компания: Гелий Васильев, Ким Кулешов, Владик Тихонов и другие ребята. Впоследствии Гелий стал авиационным инженером, Ким — техником морской авиации, Тихонов — летчиком-истребителем. Кстати, через много лет, уже будучи летчиком-испытателем, я был в командировке в одном полку и долго не мог узнать в подошедшем ко мне плотном майоре в обтершейся кожаной куртке прежнего тоненького мальчишку.

Много мы работали, часто забывая про обед, про уроки, засиживались допоздна, много и дурачились, ведь были-то мы еще совсем детьми! Иногда в секцию заходили «корифеи»: Юрий Захаров, Петр Солодов, Николай Трунченков, моделисты именитые, чемпионы и рекордсмены. С Николаем Степановичем Трунченковым мне еще довелось встретиться уже в 1952 г., когда я работал в НИИ. Он к тому времени был лауреатом Сталинской

премии, одним из конструкторов ОКБ О.К. Антонова, временно работавшим у нас.

Столь усердные занятия моделизмом не замедлили сказаться на моей учебе в школе, увы, не лучшим образом. Из вполне успевающего ученика я превратился в троечника, а в седьмом классе «двойки» посыпались одна за другой. Впереди замаячила перспектива остаться на второй год, и только тогда я как-бы очнулся.

Еще в пятом классе я решил не продолжать учебу в школе после седьмого класса, а пойти в техникум. Трудновато было матери одной меня кормить и одевать, а в техникуме и стипендию выплачивали, и специальность можно быстрее получить, да и манил к себе этот техникум, авиационный, естественно. Пришлось мне взяться за учебу. Способности к усвоению школьной премудрости у меня, видимо, еще не все были потеряны в веселой авиамодельной компании, закончить седьмой класс мне удалось неплохо, я даже удостоился награды в виде томика стихов А.С. Пушкина…

Новосибирский авиационный техникум был уважаемым в городе учебным заведением, относительно богатым по тем временам, даже со своей аэродинамической трубой. Кстати, эта труба служила не только для учебных и научных целей, но и для «продувки» желающих поступить в техникум: добровольцев запускали в рабочую часть трубы, включали вентилятор, и усиливающийся поток воздуха заставлял нас ложиться на него почти горизонтально… Ощущения при этом очень похожи на те, что я испытал потом в свободном падении в прыжках с задержкой раскрытия парашюта, где тоже любой поворот ладони, ступни, головы вызывает изменение положения тела в потоке. Имелись там хорошо оснащенные лаборатории, мастерские производственного обучения, свой учебный парк самолетов, где стояли обшарпанный истребитель Як-1, древний разведчик Р-5, вскоре после моего поступления в техникум развалившийся под тяжестью обильно выпавшего снега, и почти целая американская «Аэрокобра», только с чуть помятым крылом. Мы туда частенько бегали, когда я еще учился в школе, смотрели на эти самолеты, а иногда даже проникали к ним поближе, если сторож куда-нибудь отлучался.

Как я ни старался, сдать вступительные экзамены без «тройки» мне не удалось, и приемная комиссия предложила зачислить меня либо на сварочное отделение, либо на отделение механической обработки материалов. Но после моего робкого заявления, что я четыре года строил авиамодели на детской технической станции, члены комиссии переглянулись, и я был

принят в престижную группу конструкторов-самолетчиков, набранную почти сплошь из круглых отличников.

Учиться было гораздо интереснее, чем в школе, но труднее, т. к. получившим «трояк» на экзаменационной сессии стипендия не полагалась, а деньги, хоть и небольшие, очень были нужны в семье. С благоговением я начал изучать аэродинамику, с интересом другие новые предметы. К моему удивлению, возникли трудности с черчением, которое я считал своим «коньком»: оказывается, мало того, что чертишь правильно, надо, чтобы и линии были положенной толщины, и буквы-цифры положенной высоты… На производственной практике получил начальные рабочие разряды слесаря, токаря, фрезеровщика, познакомился с кузнечным делом и термообработкой.

Все шло своим чередом, но после двух лет учебы нашу группу перепрофилировали, — промышленности потребовались специалисты по радиолокации. Это было для меня, да и не только для меня, весьма неожиданным и неприятным событием. Имея скудные понятия об электро- и радиотехнике, не испытывая никакого желания работать по новой специальности и быть вынужденным к ней готовиться, — задача не из простых… Но делать было нечего: другого авиатехникума в городе не имелось, пришлось доучиваться до конца, тем более, что стипендию нам, «локаторщикам», повысили, дома стало легче сводить концы с концами. Ни учебных пособий, ни какого-либо оборудования для обучения по радиолокации в техникуме на первых порах не имелось, пришлось нам самим разбирать-разламывать списанные радиоустройства, чтоб хоть что-то увидеть своими глазами. Еще повезло, что пришли к нам хорошие преподаватели, специалисты из НИИ, с заводов, вбили в наши авиационные головы радиотехнические премудрости.

Говорят, нет худа без добра… Современный самолет так набит электроникой, что, не будь я в те далекие годы более-менее профессионально ознакомлен с ее основами, намного труднее пришлось бы мне осваивать и испытывать различные электронные комплексы и находить общий язык со специалистами. Забегая вперед, скажу, что и при поступлении на вечерний факультет МАИ в 1964 г. мне не удалось попасть на самолетостроительное отделение, — в тот год не было туда приема. Пока я размышлял, куда мне податься, декан Жуковского филиала МАИ Тамара Трофимовна Кроль определила меня на факультет систем управления, куда сам бы я ни за что бы не пошел. Но т. к. будущая моя инженерная специальность для меня, летчика-испытателя, в общем-то ничего не значила, кроме формальной возможности получения в свое время 1-го класса (было такое

указание, что не имеющим высшего образования этот класс не присваивать), я не очень-то возражал против решения декана. Получилось же в итоге опять неплохо: я стал лучше разбираться в автоматических устройствах, которых в самолете полным-полно, да и летает современный самолет, в основном, за счет автоматики.

Учился я в техникуме с удовольствием, но тянуло в небеса. Еще в 1949 г. я подал документы в аэроклуб, на отделение планеристов, но по малолетству не был принят; тогда не разрешалось учить летному делу ребят моложе 16-ти лет даже на планерах. В следующем году, с новеньким паспортом в кармане, я снова пришел в аэроклуб. На этот раз у меня документы приняли, направили на медкомиссию и неудача: левый глаз, когда-то чуть не выхлестнутый лопнувшей резинкой рогатки, не показал нужной остроты.

Шел я с комиссии домой, едва удерживаясь от слез, ведь рушилась мечта, небо становилось недоступным. Но в парашютную секцию при техникуме принимали и с таким зрением, и я записался туда.

Зимой и весной мы проходили теорию, укладку парашютов, наземную подготовку, и вот рано утром 19 мая 1951 г. я сижу в кабине По-2 с набитым тряпками макетом парашюта за спиной, чтобы выполнить полет для «ознакомления с воздухом перед первым прыжком», как тогда полагалось. Меня колотит дрожь то ли от утреннего холода, то ли от волнения. Неожиданно громко взревел мотор, быстрее заплясали коромысла клапанов на его не закрытых обтекателями цилиндрах, самолет побежал по земле, несколько раз подпрыгнул и вдруг повис в воздухе.

Чувство первого полета описывают многие, я, наверное, испытывал то же, что и все, и это необычное ощущение осталось на всю жизнь. Поразила красота земли после отделения от нее, необыкновенный простор и яркость красок.

На другой день был выполнен первый прыжок. Как я ни таращил глаза перед тем, как свалиться с крыла, стоило мне потерять опору под ногами, глаза накрепко зажмурились и в голове осталась одна только мысль: почему парашют так долго не открывается? На втором прыжке я уже глаза не закрывал, видел и удалявшийся самолет, и выходящий из чехла парашют.

Прыжки еще больше приохотили меня к небу. Осенью я решил попробовать снова пройти комиссию, и, к моей радости, зрение не подвело! То ли отдохнули глаза за лето, то ли окулист была снисходительной, но меня признали годным к летному обучению.

Зима пролетела быстро. Изучена материальная часть

самолета Ут-2, мотора М-11Д, другие авиационные науки, и вот первое знакомство с летчиком-инструктором Николаем Николаевичем Кунгуровьм. Невысокий, круглолицый, со светлым чубчиком и едва заметной плешинкой на темени — памятью от вынужденной посадки с заклиненным двигателем на Як-9, когда перевернувшийся самолет полз хвостом вперед, обдирая о бетон кабину, и только маленький рост летчика помог сохранить ему голову. Он относился к нам с удивительной теплотой, звонким тенорком неутомимо объясняя все премудрости, необходимые будущим летчикам.

В полете наш инструктор понапрасну курсантов не дергал, быстро начинал доверять самостоятельное выполнение трудных элементов полета, умело нас подстраховывая, и очень быстро подводил к самостоятельному вылету. В нашем отряде мы, «кунгуровцы», вылетели первыми.

Наступил этот день и для меня. Накануне я слетал на проверку с командиром звена Горшковым и командиром отряда Еволенко, они разрешили лететь с начальником летной части аэроклуба майором Вилистером. Утром я полетел с ним. Вылезая из кабины, суровый начлет, в полете не проронивший ни слова, буркнул, что сажусь я «по-вороньи», но разрешение на самостоятельный вылет дал. В переднюю кабину Ут-2 положили мешок с песком, я выковырял из шлема опостылевшее «ухо» — устройство, через которое по резиновому шлангу инструктор дает «ценные указания», запустил мотор и вырулил на старт…

После окончания аэроклуба (я в то же лето закончил техникум и получил диплом техника-электрика по радиолокационным установкам) нас, почти весь выпуск, направили в военное авиационное училище летчиков им. Сталинградского пролетариата (СВАУЛ), находившееся недалеко от Новосибирска, там, где сейчас аэропорт Толмачево. Училище только что перешло на МиГ-15, и мы с завистью смотрели на курсантов-выпускников, в шлемофонах и летных куртках вваливающихся в столовую после полетов. Нас, конечно, в той же столовой кормили похуже, но мы не замечали, что едим, скорее бы поступить в училище, скорее бы добраться до серебристых красавцев МиГов!

Сдаем экзамены, начинаем проходить медкомиссию и опять мне не везет… Хотя на всякий случай я и выучил таблицу для проверки остроты зрения, многоопытные медики нашли, что левый глаз не позволяет мне быть летчиком.

Все кончилось. На душе было тоскливо: подняться в небо самому, ощутить в ладони живое подрагивание ручки управления, видеть, как красивая искусственная птица послушна

каждому твоему движению, и узнать, что все это теперь не для тебя тяжело…

Пошел я работать по специальности в тот НИИ, где проходил преддипломную практику и защищал диплом. Снимал диаграммы направленности радиолокационных антенн, паял разные схемы, настраивал аппаратуру, а в окне виднелась взлетно-посадочная полоса заводского аэродрома, и над головой целыми днями грохотали МиГи…

В апреле 1953 г. меня вызвали в военкомат на медицинское освидетельствование перед призывом в армию. Пришел я в кабинет к окулисту, закрыл, как положено, левый глаз вижу праным все, что требуется, закрываю правый, и мой дефектный левый видит не хуже… Прошу врача проверить меня повнимательней, объясняю, в чем дело. Посветила она мне лучиком в глаза, примерила какие-то стеклышки и говорит: «У тебя, сынок, очень небольшая близорукость левого глаза, но острота зрения нормальная и ты годен хоть куда».

Тут же в военкомате я стал проситься в какое-нибудь летное училище, кроме СВАУЛ, т. к. туда идти я все-таки побаивался: мало ли что, вдруг тамошние врачи меня вспомнят, начнут «копать» с пристрастием, и снова мне не повезет. Но в другие летные училища разнарядок не было, и мне предложили: «Езжай-ка ты, парень, в военно-морское авиатехническое училище, туда как раз есть направление, а там тебя переведут в летное, ведомство-то у них одно…».

Поверил я всему этому и согласился, а в июле поехал в Пермь, тогда Молотов, в техническое училище морской авиации. Сдал экзамены, прошел медицину, на мандатной комиссии объяснил все, что я хочу, и был зачислен в курсанты с обещанием помочь, когда закончатся все хлопоты, связанные с набором.

Остриженный наголо, обряженный в матросскую робу, тельняшку, бескозырку без ленточки, положенной моряку только после принятия присяги, я проходил курс молодого краснофлотца, трудился на хозработах и ждал, когда же меня переведут в летное училище. Не учел я по молодости лет, что для авиатехнического училища парень с техническим образованием, с опытом работы в научно-исследовательском институте, знакомый с авиацией, весьма ценный и почти готовый кадр, которого чуть помуштровать, навесить ему на плечи лейтенантские погоны и трудись, несостоявшийся летчик, в должности специалиста по ЭСО (электро-спецоборудованию самолетов).

Пошел второй месяц моей службы, а обо мне будто забыли. Рассказал я все командиру нашей роты капитану Есину, он внимательно и с видимым интересом меня выслушал и обещал

напомнить обо мне командованию. Вскоре я стоял перед заместителем начальника училища полковником Портянко и слушал его эмоциональную речь. Напомнил он мне о долге перед Родиной, о комсомольской совести, о сознательности и о всем остальном. «Служи, где тебя поставили, и не колыхайся, летчик-переплетчик», такие слова я услышал от него на прощание, вроде бы желание быть летчиком противоречит долгу перед Родиной…

Мне оставалось хоть каким-то способом добиться исключения из училища, пускай даже путем нарушения дисциплины к примеру, переплыть Каму, на берегу которой располагался наш учебный лагерь. Но за это могли и не отчислить, а ограничиться обычной «губой», и пришлось бы мне оставаться в училище с незавидной репутацией. На мое счастье, командование избавило меня от необходимости принимать рискованное решение. Через несколько дней, собрав нас на плацу, нам объявили, что из училища отчисляются слабаки, не выдержавшие тягот военной службы, и в этом списке услышал я и свою фамилию.

Вернувшись домой, я зашел в аэроклуб и получил предложение поехать в летно-инструкторскую школу ДОСААФ, но мне хотелось летать самому, а не учить других, и я отказался, надеясь поступить если не в военное, то хотя бы в гражданское училище. Время шло, в училища ГВФ призывников, оказывается, не принимали, а в начале сентября мне пришла повестка: настала пора идти на срочную службу.

Собрали нас во дворе военкомата, построили и повели в поликлинику на медосмотр. Путь наш пролегал по улице, где находился аэроклуб. Я вышел из колонны, прибежал к начальнику штаба аэроклуба Балашову и сказал, что хоть сегодня согласен ехать в инструкторскую школу, потому что выбора у меня больше нет. Михаил Алексеевич тут же позвонил в военкомат, а т. к. учеба в этой школе засчитывалась за службу в армии, меня освободили от призыва. Я поехал в Саранск.

7 сентября 1954 года. Самолет По-2. Полетов — 1, время — 0 часов 16 минут. Проверка готовности к самостоятельному вылету.

Столица Мордовской Республики Саранск в те годы была довольно грязным, но уютным и зеленым городом. Промышленности практически не имелось, кроме строящегося электролампового завода, учебных заведений тоже было немного: несколько школ, пара техникумов да пединститут, впоследствии названный университетом. Поэтому Центральная объединенная летно-техническая школа ДОСААФ (ЦОЛТШ), основанная в 1950 г., имела в городе определенный вес. Подтянутые, щеголеватые в выходной форме курсанты придавали улицам Саранска вполне авиационный колорит, хотя форма, которую они носили, порой заставляла впадать в остолбенение патрули других городов, где случалось бывать "латышам" (от ЛТШ — летно-техническая школа): черная морская шинель с латунными пуговицами, брюки навыпуск, темно-синяя фуражка с офицерским авиационным "крабом", а если курсант был в отпуске, то на плечах у него красовались голубые погоны с золотым кантом, не положенные по форме, но и не запрещаемые начальством…

Правда, так курсанты выглядели не всегда: в рабочий комплект формы входила длинная куртка из плотного материала на толстой ватной подкладке, которую полагалось туго подпоясывать ремнем, от чего полы куртки расходились в стороны, и человек в таком одеянии малость смахивал на сноп, поставленный на тонкие ножки, почему курсанты имели и другое прозвище — "снопы"…

Ну, как бы то ни было, курсанты пользовались авторитетом и как будущие авиационные специалисты, и как спортсмены, естественно, и как кавалеры. Не одна мордовская красавица отдала свое сердце и руку выпускнику ЦОЛТШ, обрекая себя на не очень обеспеченную жизнь при скудной аэроклубовской зарплате…

ЦОЛТШ готовила летчиков-инструкторов, летчиков-инструкторов-парашютистов и техников для аэроклубов и учебных центров ДОСААФ. Это была нормальная летная школа, мало в чем уступающая военному училищу. Учили там почти

всему, чему учат военных курсантов, за исключением боевого применения, и большое внимание уделяли приобретению инструкторских навыков. Выпускникам присваивалось звание младшего лейтенанта запаса; я в таком звании числился семнадцать лет…

Многие преподаватели и инструкторы были незаурядными людьми и хорошими специалистами, но особенный след в моей памяти, да и не только в моей, оставил преподаватель аэродинамики Дмитрий Иванович Боголюбов.

Линейный летчик на сибирских трассах до войны, летчик-инструктор на Ил-2 в военные годы, инструктор аэроклуба, преподаватель ЦОЛТШ, Дмитрий Иванович был интереснейшей личностью. С артистической жилкой, хорошо поставленным голосом, с нестандартным юмором, порой весьма раблезианским, прекрасно понимающий психологию курсантов, он из каждого занятия устраивал маленькое представление, и учебный материал, преподнесенный таким образом, надолго впечатывался в наши, не всегда серьезные, головы. Его знаменитое выражение: "П-пуля тоже имеет подъемную силу!" — наверняка помнят все выпускники ЦОЛТШ, имевшие удовольствие познавать аэродинамику на занятиях Дмитрия Ивановича.

Готовили к будущей работе нас серьезно. Зимой мы проходили обширный курс теоретической подготовки, летом выезжали в лагеря на полеты. Курсанты летного отделения летали на Як-18 и Як-11, парашютного — на По-2 и Як-18.

Меня, парашютиста-разрядника, несмотря на высказанное желание летать на Як-11 — очень симпатичном тупоносом учебно-тренировочном истребителе, — без лишних разговоров зачислили на парашютное отделение. Впрочем, прыжки меня тоже привлекали, тем более, что парашютной службой школы руководил экс-чемпион мира Петр Косинов, инструкторы были очень опытными парашютистами, а на нашей летней базе в поселке Чамзинка проходили сборы лучших парашютистов страны, так что было на что посмотреть и чему поучиться.

Парашютной эскадрильей командовал подполковник Гамаюнов, спокойный, немногословный человек с зоркими, всегда прищуренными глазами, летчик с громадным опытом, летавший на 25 типах самолетов. Он никогда не шумел, не любил, чтобы перед ним тянулись, и относился к курсантам по-отечески, за что получил доброе прозвище — "батя", хотя мог и крепко всыпать провинившемуся.

Когда осенью 1954 г. началась наша летная подготовка (летом мы не летали, только прыгали), на второй день полетов ко мне в кабину сел комэска. Сделали мы с ним один круг, взлетаем

во второй раз, и вдруг обороты мотора резко упали. Но я видел, что газ убрал инструктор, значит, дает "вводную" — "вынужденная посадка".

Засуетился я, нашел что-то подходящее, по моему мнению, и стал туда примащиваться. Мотор снова зарокотал, я набрал высоту, выполнил нормальный заход на посадку и приземлился. После заруливания комэска сказал, что мотор выключать не надо, вылез из кабины, сообщил что-то подбежавшему инструктору и, повернувшись ко мне, произнес: «Полетишь один. Туда, куда ты хотел садиться, не лезь — там канава». Стартер махнул флажком, и я взлетел.

Конечно, По-2 попроще, чем УТ-2, но я не летал почти два года, да и эти контрольные полеты выполнил не безукоризненно, и почему командир решил выпустить меня в самостоятельный полет после шести вывозных, когда полагалось не менее сорока, я не знаю. Пришлось потом моему инструктору Александру Ивановичу Лушенкову долетывать со мной недостающие до нормы полеты уже после самостоятельного вылета.

Сколько лет прошло с тех пор, много я налетал на многих типах самолетов, но тот неожиданный вылет на скромном По-2, то доверие, которое проявил к мальчишке с мизерным опытом мудрый комэска, я никогда не забываю. Учеба шла своим чередом — летали, прыгали сами, вывозили на прыжки других. Прыгали ночью, на воду, из маневрирующего самолета, с задержкой раскрытия парашюта до 50 сек. Тогда еще не выполняли акробатических кувырков в свободном падении, требовалось только умение устойчиво падать и не сорваться в штопор, а если уж сорвался, то быстро из него выйти.

Как-то раз пришлось мне прыгать в паре с Косиновым с задержкой 30 сек. Выскочили мы из кабины Ан-2 друг за другом и "засвистели" к земле. Падали хорошо, устойчиво, и наблюдатели дали своеобразную оценку нашему мастерству: «Как стали носами на Чамзинскую чайную, так и не шелохнулись!» Хорошая была та чайная, гостеприимная…

С большим удовольствием я начал летать на Як-18. Видел эту машину еще в аэроклубе, когда на ней прилетал к нам какой-то инспектор, и самолет мне очень понравился. Чистенький, с полностью закрытыми кабинами, с убирающимся шасси, с радиостанцией, он выглядел игрушечкой среди наших чумазых, в масле и копоти, несмотря на ежедневную мойку, УТ-2.

УТ-2 был хороший самолет, легкий, послушный, но "строгий": на штопор разрешалось летать только с полностью заправленным фюзеляжным топливным баком и обязательно с кем-нибудь в передней кабине (по условиям центровки), иначе самолет мог

войти в плоский штопор, выйти из которого было затруднительно, особенно малоподготовленному летчику.

В открытой кабине УТ-2 даже летом было прохладно, тормозов самолет не имел, разворачиваться приходилось с помощью сопровождающего, уцепившегося за крыло. К тому же пилотаж на наших ветхих самолетах выполнялся ограниченный, петли и полупетли делать запрещалось, а на некоторых машинах с большими буквами "НП" на крыльях — "не пилотажный" — летать можно было только по кругу.

А тут — этакая прелесть, этот Як-18! В воздухе он соответствовал своему внешнему виду — легко выполнял сложный пилотаж, прощал даже грубые ошибки. Мне кажется, что Як-18 был идеальным самолетом для первоначального обучения и тренировки.

По сравнению с Як-18 летать на По-2 было не так приятно. То ли потому, что наши самолеты вылетали все свои сроки, то ли наши механики не умели толком регулировать и нивелировать машины, но почти все По-2, на которых пришлось летать, были "кривыми" — то кренит все время в одну сторону, то на педаль приходится весь полет давить, чтобы убрать скольжение. В болтанку легкий самолет с очень малой нагрузкой на крыло бросает во все стороны, летчику надо непрерывно "шуровать" ручкой и педалями, чтобы сохранить хотя бы видимость координированного полета.

Но зато в штопор По-2 не сваливался при любых допущенных летчиком ошибках! При полностью взятой на себя ручке управления самолет или парашютировал, или падал "листом", хотя нормально штопорил при умышленном вводе в штопор и отлично из него выходил даже при не очень четких действиях летчика. Так что были и у По-2 свои достоинства, не говоря о простоте конструкции. На Як-18 пришлось полетать, к сожалению, очень мало, так как всю основную программу мы проходили на По-2. Прыгали же и с По-2, и с Ан-2, с Ли-2, с Як-12 и даже из второй кабины Як-18. Может показаться странным, но мне прыгать с маленьких самолетов было психологически легче, чем с больших. Там сидишь в закрытой просторной кабине, где нет ощущения полета, только пол под ногами вибрирует да мотор гудит, и земля в окошке кажется не очень уж далекой, и вдруг открывается дверь, за порогом отверзается бездна, и надо сигать туда, в ревущий поток — как-то не очень хочется это делать…

То ли дело прыгать с По-2! Хотя и холодно, и тесно, но ты причастен к полету уже с самой посадки в кабину: взлет, набор высоты, выход на курс выброски — ты все видишь, все контролируешь; летчик — вот он, сидит сзади на расстоянии

вытянутой руки, глаза за очками на тебя смотрят, улыбнутся даже, если инструктор свой парень. Убран газ, вылезаешь на крыло, поток треплет твой комбинезон, осталось только шагнуть с крыла — всего-то делов!

Перед самым выпуском из школы со мной произошло неприятное событие, едва не сказавшееся впоследствии на моей судьбе. Обычное дело — насморк, но при прыжках с задержкой раскрытия парашюта, когда стремглав мчишься к земле и на барабанные перепонки давление быстро увеличивается, — с насморком шутки плохи.

От врача я свою сопливость скрыл, отпрыгал положенное и почувствовал, как сильно заложило уши, я никак не мог их "продуть". Наверное, все бы прошло без последствий, но я усугубил положение тем, что во время учебных стрельб из пулемета ШКАС долгое время простоял рядом с этим коротеньким орудием, с оглушительным треском выпускающим 1800 пуль в минуту.

После этих стрельб я оглох. Несколько дней почти ничего не слышал, чем не замедлили воспользоваться доброжелательные сокурсники, говоря мне в лицо всякую ерунду и любуясь моей растерянной физиономией… Вскоре слух восстановился, но повреждение слухового нерва осталось, что чуть не помешало мне стать летчиком-испытателем.

Вот и закончена ЦОЛТШ, получено направление в родной Новосибирский аэроклуб. Жаль было расставаться с ребятами, с которыми подружился в школе. Я немного умел рисовать, и меня еще на первом курсе выбрали в редколлегию ротной стенгазеты, где уже были Володя Ефимов, Володя Шавейников и Юра Журавлев.

Официоз "Полет" и два шутейно-сатирических "Крокодила" выпускались регулярно каждый месяц, имели успех у читателей, и начальство нас всячески лелеяло и ублажало, так что в "самоволку" бегать нужды не было — увольнительная записка выдавалась беспрепятственно…

Много занимались спортом. Сначала я гонял на беговых коньках, потом серьезно занялся волейболом, так как еще в техникуме полюбил эту игру и что-то у меня в ней стало получаться. Сборная ЦОЛТШ под руководством нашего бессменного капитана — горбоносого, как коршун, и прыгучего, как тигр Марка Генисмана — стала чемпионом 5-й спартакиады народов СССР по Мордовской Республике, и мы получили шикарные значки с надписью "Чемпион", а по какому виду спорта — не написано, так что вполне можно было сойти за чемпиона по боксу, к примеру…

Поэтому скучать не приходилось. Да и обстановка в школе не угнетала, хотя порядки заведены в ней были армейские — даже на "губу" сажали нашего брата. Гауптвахта находилась в артиллерийской бригаде на другом конце Саранска, и водили туда арестантов через весь город под конвоем двух автоматчиков с ППШ. Бывало, ведут бедолагу в шинели без ремня, остриженного наголо, среди дня по людной улице, а навстречу — девчонки, с изумлением признающие в каторжнике вчерашнего блестящего кавалера… Артиллеристы почему-то не очень любили летчиков, и по второму разу "погостить" на "губе" охотников что-то не находилось…

Дружба, начавшаяся в те годы, оказалась крепкой. Мы редко встречались, но знали, кто где, что делает, как живет. Ефимов обосновался в Саранске, дослужился до замкомандира объединенного отряда ГВФ. Журавлев летал в Таджикистане, потом, видимо для контраста, перешел в полярную авиацию. Шавейников, наш школьный поэт, работал инструктором в Куйбышевском аэроклубе; кстати, в его группе летал будущий чемпион мира Игорь Егоров. Прошло почти сорок лет, но я помню всех отчетливо, как будто только вчера закончилась наша учеба в ЦОЛТШ.

18 мая 1956 года. самолет Як-18, полетов — 12, время — 2 часа 12 минут.
Первые полеты с курсантами

В Новосибирске поработать по полученной в ЦОЛТШ специальности мне не пришлось, так как в летном отряде не хватало инструкторов, и начальник аэроклуба Василий Михайлович Караваев определил меня в отряд, чему я был только рад. Получил за зиму положенный налет для ввода в строй, и в мае 1956 г. стал обучать первую в своей жизни группу курсантов.

Летчик-инструктор… Как много может дать молодому человеку, решившему научиться летать, хороший инструктор! Я уже писал, что эта летная специальность мне когда-то не нравилась, но потом я понял, какая это интересная, трудная, неблагодарная работа.

Нет одинаковых людей и нет одинакового подхода к обучаемому курсанту при кажущейся однообразности учебного процесса. Видеть, как вчерашний неумеха с каждым полетом начинает все больше соображать в летном деле, и у каждого проявляется хоть "щенячий", но свой летный почерк, — это ли не интересно!

Особенно приятно, когда попадается талант, самородок, с врожденной координацией движений, с быстрой и правильной реакцией, легко все схватывающий и накрепко запоминающий все усвоенное. Таких у меня было немного, и запали они мне в память надолго. Упомяну о двоих, пожалуй, самых талантливых — Владимире Романове и Алексее Пименове.

Володя, высокий, спокойный, очень красивый парень, показавший свои редкие способности к летанию буквально с первых часов, проведенных с ним в воздухе, проучился у меня, к сожалению, недолго. После десятка самостоятельных полетов его и еще нескольких способных курсантов забрал у нас военкомат и направил в учебно-тренировочный авиаполк (УТАП): такие полки организовывались в то время взамен летных училищ, разгоняемых из-за сокращения армии. В УТАП, однако, Романов не попал — слишком много набралось кандидатов. Год у него был призывной, и пристроили летчика в подводники… Так был потерян для авиации человек с очень хорошими летными задатками.

Алеша Пименов пришел ко мне, уже имея небольшой летный

опыт — год проучился в нашем же аэроклубе. С первых же полетов я увидел, что этот невысокий, крепкий, чрезвычайно самостоятельный паренек обещает стать весьма незаурядным летчиком. Летать с ним было одно удовольствие — так чисто и своевременно он все делал.

Летал Алексей у меня несколько лет, вместе мы участвовали в разных соревнованиях, а когда я ушел в школу летчиков-испытателей, Пименова приметили "наверху" и пригласили в сборную страны. Там он проявил свои способности вовсю, стал одним из лучших пилотажников страны и мира, не раз был близок к тому, чтобы завоевать звание абсолютного чемпиона мира, но каждый раз чуть-чуть не хватало самой малости — удачи… Пименов стал профессиональным летчиком, пилотом гражданской авиации, летал на вертолетах и над сибирской тайгой, и в горах Алтая, но спорт не забывал — и сам участвовал в соревнованиях, и тренировал, и судил.

Несмотря на международную известность, Леша остался таким же, каким пришел ко мне в группу, — скромным, сдержанным, очень независимым в суждениях человеком. Мы с ним дружим с тех далеких лет, и я горжусь, что он когда-то был моим учеником.

Не только он, но и все остальные были по-своему хороши, даже и любители "сачкануть" или склонные к некоторому разгильдяйству. Отдавал я им себя, как мог, курсанты меня понимали и вместе у нас получалось неплохо: вылетали самостоятельно они, как правило, одними из первых в аэроклубе и летали потом без особенных "фокусов".

Конечно, в начале моей инструкторской деятельности случались промахи: я не мог определить, насколько можно доверить курсанту выполнение того или иного элемента полета.

По молодости лет и недостатку опыта, возможно, и по своему характеру я был склонен больше "передоверять", чем "не доверять", и такие мы с курсантами "откалывали номера", особенно на взлете и посадке, что оставалось только благодарить конструкторов, создавших удивительно терпеливый самолет Як-18… За такие дела приходилось мне сидеть, "безлошадному", на земле, занимаясь с курсантами наземной подготовкой, пока командир звена выполняет мои обязанности в моем родном самолете…

В отношениях с курсантом важно, чтобы он почувствовал твое к нему неравнодушие, интерес к его личности, желание научить летать его хорошо. Если знаешь, как курсант относится к товарищам, что он любит, чем занимается в свободное время, то намного проще подобрать к нему подход, чтобы он полнее

раскрыл свои летные возможности. Все это известно из теории летного обучения, которую нам преподавали в ЦОЛТШ, но если сам не проникнешься сознанием, что к курсанту надо относиться по-человечески, хорошего инструктора из тебя не получится.

Когда я учился в аэроклубе, среди курсантов часто шли разговоры о том, что многие инструкторы в полете сильно ругаются. Кого-то это обижало, кто-то считал, что так и положено, тем более, что еще с авиационной, так сказать, старины бытовало мнение — мол, у инструкторов-"матерщинников" курсанты быстрее овладевают секретами летного мастерства…

Наверное, разница в восприятии данного "метода" зависит не только от личности того, к кому он применяется, но и от того, кто и как им пользуется. Был в аэроклубе инструктор, виртуозные "вариации" которого мы специально бегали слушать к посадочному "Т".

Самолет при нормальном расчете на посадку касается земли в нескольких метрах от финишера, мотор на малом газу работает тихо, и хорошо слышно, как инструктор в раструб переговорного устройства, названный, по понятной причине, "матюгальником", кроет подопечного почем зря… Тот инструктор был совсем не злой: наоборот, добрый, веселый, остроумный человек, и его ругань, наверное, не очень обижала курсантов.

Я в полете курсантов не ругал, хотя иногда очень хотелось, а выражаться я умел, может быть, не столь изобретательно, как настоящие мастера этого жанра, но вполне, так сказать, на уровне.

Иногда найдет на курсанта такая бестолковость, что, хоть плачь, ничего не понимает и не делает, как надо. Измучаемся оба, вот тут и подумаешь: "Перепущу-ка я его сейчас в святых угодников, в царя Давида и всю кротость его, авось, поможет!" — но что-то всегда останавливало. Может, память о том, как мой добрейший Николай Николаевич, перед этим никогда меня не ругавший, один раз все-таки не выдержал и "перепустил", как указано выше, но от сего методического приема я совсем перестал соображать…

Пришлось инструктору вернуться к прежней деликатной манере при моем обучении. Поэтому я сдерживал себя и старался понять, в чем дело, разобраться с курсантом на земле и, главное, отнестись к нему не как к дуболому, а как к человеку разумному. По-моему, такой метод дает лучшие результаты, чем самый виртуозный мат.

Работа инструктора приносит летчику не только моральное удовлетворение. Чтобы чему-то научить, естественно, надо уметь это делать самому, исправляя чужие ошибки, поневоле научишься

сам летать нормально. Поэтому летчики-инструкторы, как правило, хорошо и грамотно летают, да и налет обычно имеют большой — иногда я выполнял до 50 полетов в день. Все это положительно сказывается на профессиональной карьере, если инструктор переходит на другую летную работу.

Что касается инструкторов ДОСААФ, то многие из них стали отличными пилотами гражданской авиации, а некоторым удалось пробиться и в летчики-испытатели. Впрочем, в последнем случае мало иметь опыт и летное мастерство инструктора, требуется и настойчивость, и, конечно, везение…

Я старался, будучи инструктором летного отряда, по мере возможности полетать и в других подразделениях аэроклуба. Особенно привлекали меня планеры. У нас имелись древние А-2 конструкции Антонова, его же цельнометаллические красавцы А-11 и А-13, чехословацкие ЛФ-109 "Пионер" и Л-13 "Бланик", отечественные копии "Пионеров" КАИ-12 "Приморец" и очень своеобразный планер конструкции сибиряка М. Кузовкова — МАК-15, по форме в плане точно скопированный с летящего коршуна.

Как только выпадало свободное время, я бежал в планерное звено, но суровый командир этого звена Миша Белкин встречал меня не очень приветливо: каждый полет на счету, курсанты стоят в очереди, а тут является незванный энтузиаст планерного спорта, как будто мало ему его Як-18. Но все-таки и мне кое-чего перепадало, и один раз я даже умудрился выиграть первенство аэроклуба по планерному спорту, продержавшись в парении над аэродромом на планере КАИ-12 аж три часа с минутами… Результат для настоящего планериста, конечно, не Бог весть какой, но для меня это было неплохо.

Я преклоняюсь перед мастерами планерного спорта, считаю их людьми необыкновенными. Просто так летать на планере не трудно, но пролететь не одну сотню километров, да еще по заданному маршруту да еще с максимально возможной скоростью — для этого нужно иметь поистине птичье чувство полета.

Сергей Николаевич Анохин, легендарный летчик-испытатель, как известно, начинал свою летную деятельность с планеризма. Так вот, имея множество уникальных полетов на самых разных самолетах, он не очень охотно рассказывал о них, но с заметной гордостью вспоминал, как ему в 30-е годы удалось долететь на планере от Коктебеля почти до Севастополя и приземлиться на крохотном пляже, обломав крылья о скалы, потому что ширина площадки была меньше размаха крыльев. Расстояние вроде бы и небольшое, но планер может лететь, не снижаясь, только в восходящих потоках воздуха, образующихся или под облаками,

или над нагретой землей (в так называемых "термиках"), или при обтекании воздухом какой-либо возвышенности. Облаков в этот день не было, "термиков" в горах и над морем обычно не наблюдается, пришлось Сергею Николаевичу лететь в потоках обтекания, буквально "облизывая" горные склоны! Наверное, это был непростой полет.

Те, кто начинали свою летную жизнь с планеров, обычно не могли на этом остановиться и стремились летать на более сложной технике, а навыки, приобретенные в планеризме, очень помогали профессиональному становлению любого летчика. Когда-то в ходу был лозунг: "От модели — к планеру, с планера — на самолет!" Жаль, что сейчас этот хороший призыв забыт — аэроклубов мало, техники в них еще меньше, и молодежи, которая тянется в небо, невероятно трудно осуществить свою мечту.

Когда в аэроклубе появился самолет Ан-2 — для выброски парашютистов, — я постарался освоить и его. Начальник летной части подполковник Пивоваров и штурман аэроклуба Захаров быстро выпустили меня в самостоятельный полет, и я стал иногда летать в парашютном звене, тем более, что среди парашютисток я приметил одну очень независимую девчонку, Раю Капустину, через некоторое время ставшую моей женой…

Ан-2 был уже не учебным самолетом, а солидной — по аэроклубовским масштабам — машиной, с мощным мотором, требующим повышенного внимания в части выдерживания температурного режима, с нормальным аэронавигационным оборудованием, с хорошей по тем временам радиостанцией. Работы на нем в полете экипажу хватало, не зря предусмотрено место второго пилота и даже бортмеханика. К тому же у меня появилось новое чувство — ответственность за людей на борту: сознание, что в твоих руках жизнь десяти человек, как-то по-новому заставляло выполнять обычные прежде действия.

Вот так и получалось, что летал я временами довольно много: в летной книжке есть запись, что в июне 1957 г. мной выполнено 548 полетов с налетом 80 часов 26 минут. Это вполне приличный налет для любого летчика.

Летать приходилось много, но я не могу выделить из огромного количества полетов сколько-нибудь запоминающихся: в основном, летал с курсантами по кругу, в зону на пилотаж, по небольшим маршрутам. Курсанты были разными, полеты — однообразными… Исключение составляли полеты на авиационных праздниках.

В Дни Авиации на наш аэродром в поселке Мочище, расположенном недалеко от Новосибирска, приезжали десятки

тысяч людей. Торговля разворачивала буфеты, гремела музыка, и в праздничной атмосфере у нас, естественно, появлялось желание показать себя получше. Перед праздниками наводили порядок в жилом городке, на стоянках техники, главное же, усердно тренировались, чтоб не сильно осрамиться перед публикой.

Показные полеты имеют своеобразную особенность: чаще, чем в обыденной работе, происходят различные казусы, а то и неприятности. Видимо, сказывается повышенное волнение, желание во что бы то ни стало выполнить полет получше, отсюда и срывы. К показным полетам следует привыкать постепенно, делать все спокойно, а не лезть вон из кожи, пугая зрителей: конечно, чтобы полет выглядел красивым, тренироваться нужно много и регулярно, как в спорте или, к примеру, в балете.

Мы на этих праздниках особо сложных номеров не показывали, так как условий для длительных тренировок не имели, все время занимала работа с курсантами, но все-таки кое-какой одиночный и групповой пилотаж на самолетах и планерах продемонстрировать могли.

Так шла моя инструкторская жизнь, достаточно напряженная, но несколько однообразная. Оживление в нее вносили, кроме парадных, полеты на различных соревнованиях. Начав с первенства аэроклуба, я закончил участием в первенстве мира. Как это произошло, расскажу ниже.

13 июля 1960 года. самолет Z-326, полетов — 1, время 0 часов 42 минуты.
Проверка техники пилотирования.

В полетах меня больше всего привлекала возможность свободного маневрирования, выполнения фигур пилотажа. Старался я делать фигуры как можно чище, не только для того, чтобы научить курсантов, но и для себя, так как от хорошо выполненного пилотажа испытывал, как говорится, чувство глубокого удовлетворения…

Руководство аэроклуба, особенно начлет Лев Павлович Стекляннов, спортивный, азартный человек, отличный летчик, поощряло мое усердие, и меня стали включать в команду аэроклуба для участия в разных соревнованиях. Поэтому я имел дополнительную возможность летать "на себя", как говорят инструкторы, и шлифовать элементы полетов, входящих в программы соревнований, конечно, "без отрыва от производства", так как инструкторские обязанности оставались в полном объеме.

В те годы соревновались в точности выполнения взлета, расчета на посадку и посадки днем и ночью, в скорости выполнения определенного комплекса пилотажа, а также в точности и качестве полета по маршруту ночью и в закрытой кабине по приборам днем. Потом соревнования на скорость выполнения фигур заменили обязательным комплексом, причем оценивалось качество фигур и точность выдерживания места пилотирования.

Но и пилотаж "на скорость" представлял определенный интерес — нужно было найти и использовать все резервы, чтобы сократить до минимума время выполнения комплекса, при этом сохранить и законченность фигур, и направление пилотирования.

Чудное дело! Летает летчик нормально, десятки, сотни раз приземляется, где положено, грамотно пилотирует, но на соревнованиях такое "отмочит", что приходится только удивляться.

Один перепутает очередность выполнения фигур, другой заблудится на простеньком маршруте, третий сядет с недолетом до "Т" метров триста; одна довольно известная летчица, начав комплекс пилотажа в положенном месте, после третьей-четвертой фигуры ушла так далеко за пределы разрешенной зоны, что штраф за невыдерживание места пилотирования оказался больше,

чем все очки, полученные ею за пилотаж…

Бывало и смешное. Однажды на внутриклубных соревнованиях инструктор Николай Сенокосов выполнял полет по кругу. Для точного определения места касания самолета полосу приземления у "Т" разметили белыми полотняными лентами, чуть ли не у каждой ленты стоял судья; шеренгой выстроились болельщики, все ждут очередной посадки.

Коля безбожно "мажет", старается изо всех сил, чтобы приземлиться у "Т" — выключает и включает зажигание, "шурует" педалями; по условиям же соревнований нельзя ни подтягивать на моторе, ни скользить на крыло, а уж выключать зажигание в полете вообще запрещается. Все притихли, ждут, что будет дальше.

В такой ситуации имеется одно решение — уход на второй круг, что Сенокосов и делает. Но как! Самолет на высоте полтора-два метра проносится мимо судей и публики, фонарь кабины открыт, мефистофельский лик Коли — а внешность у него была своеобразная — обращен к народу, левая рука в здоровенной краге — у виска… Как генерал принимает парад, гарцуя на лихом скакуне вдоль застывших рядов торжественного строя, так и Сенокосов "принял парад", только сидя в самолете.

Все это получилось так неожиданно и смешно, что зрители повалились в траву, держась за животики. Но судьи обиделись и отстранили шутника от соревнований…

Много чего было, обо всем не расскажешь… Ну, а я после нескольких соревнований всерьез стал заниматься самолетным спортом, тем более, что и по службе у меня произошли некоторые изменения — я стал командиром спортивного звена.

В те времена в аэроклубах готовили курсантов и так называемых "спортсменов". Курсанты поступали к нам, в основном, через военкоматы, на лето их освобождали от основной работы, в аэроклубе они постоянно жили в лагере, носили армейскую форму без погон, питались бесплатно: в общем, забот у них было мало — летай, не безобразничай, и все будет хорошо.

Племя же "спортсменов" составляли люди, имеющие летное образование, не работающие по летной специальности (кроме летчиков аэрофлота, желающих на время сменить вид летной деятельности), но хотевшие летать. Как правило, никакой официальной поддержки они не получали: используй очередной отпуск, бери отпуск без содержания, переводись в другую смену или увольняйся — твое дело…

Для летчика-инструктора прикрепление к его группе одного-двух спортсменов означало не только увеличение количества людей, с которыми надо работать. Если курсант всегда под рукой,

всегда знаешь, кого когда планировать на полеты, то спортсмен обычно сам не знает, когда он сможет приехать на аэродром. Да и в каком состоянии он находится, как отдохнул, что поел — инструктору неизвестно; наговорить же он может все, что угодно, лишь бы полетать. Поэтому инструкторы, как могли, увиливали от такой обузы. Но с каждым годом спортсменов становилось все больше и увильнуть удавалось далеко не всегда, а потом стало и совсем невозможно, так как их обязательно давали каждому инструктору. Тогда руководство аэроклуба приняло, несомненно, правильное решение: всех спортсменов отдать одному инструктору, освободив его от работы с курсантами. В дальнейшем, когда спортсменов еще прибавилось, были организованы "спортивные" звенья в каждом отряде, одно из которых было доверено мне.

Спортсмены, кроме впервые обучавшихся девушек, имели летный опыт, контрольных полетов им требовалось меньше, чем курсантам-первогодкам, так что у меня появилось свободное время для тренировки, и я много летал, отрабатывая пилотажные комплексы для соревнований, а также пытаясь выполнять более сложный пилотаж, чем требовалось по их программам. Но маневренные, тем более технические возможности самолетов Як-18 и Як-18У многое не позволяли: например, нельзя было выполнять перевернутый полет или управляемые "бочки", так как при отрицательной перегрузке выбивалось масло из дренажной системы, что могло нарушить нормальную работу двигателя, да и техник ворчал, вытирая самолет, "по уши" забрызганный маслом…

Где-то в 1958–1959 годах стало известно, что в Москве, в Центральном аэроклубе (ЦАК) и в некоторых других, появились чехословацкие самолеты, выполняющие любой пилотаж как в прямом, так и в перевернутом полете, а вскоре и к нам прибыл в аккуратном ящике этот диковинный аппарат — Z-226 "Тренер".

Очень легкая, изящная машина, специально предназначенная для акробатического пилотажа, могла летать на спине до 3 минут, так как ее мотор Вальтер-Минор VI-3 и топливомасляная система устойчиво работали в течение этого времени.

Глаза у меня сразу загорелись на эту игрушку, но летал на ней только командир другого спортивного звена Леонид Нестеренко, прошедший переучивание на специальных сборах, да и он летал очень мало и ничего особенного не показывал — пролетит на спине, выполнит пару "бочек" и этим ограничится.

Больше никому в аэроклубе полетать на этом необычном для нас и очень хорошем самолете не разрешили, почему — неизвестно. Так и стоял он без дела, пока его куда-то не

отправили.

Весной 1960 г. к нам поступил новый самолет — Z-326 "Тренер-Мастер", более современная, с убирающимся шасси, но более тяжелая машина. Ну, тут я уже от начальства не отстал, пока не добился разрешения начать подготовку на этом "Тренере". Так в июне 1960 г. появился в моей летной практике самолет, с которого началась во многом другая летная жизнь, почему я и начал эту главу с первого полета на этом самолете.

Почему другая? На обычном самолете при выполнении большинства фигур пилотажа летчика прижимает к сидению, для набора высоты нужно взять ручку управления на себя, для разворота влево отклонить ручку влево и нажать на левую педаль; действия эти естественные и становятся привычными для летчика.

Теперь самолет переворачивается на спину. Мало того, что висишь на ремнях и кровь приливает к голове, так надо все делать наоборот: отдавать ручку от себя для набора высоты, для разворота влево — по отношению к земле — ручку нужно отклонить влево, но дать правую педаль.

Первое время, кроме непривычки к необычным действиям, трудно было привыкнуть и к неприятным физическим ощущениям: кровь приливает к голове даже в простом перевернутом полете, а что тогда говорить про вираж на спине или обратную петлю? Кошмар! Глаза, казалось, вылезают из орбит, щеки лопаются…

Но человек, наверное, привыкает ко всему. Прошло совсем немного времени, пилотаж "на спине" стал для меня обычным делом и я даже нашел, что в этом положении есть кое-какие преимущества перед обычным полетом: хорошо видно землю, она над головой и ее не закрывают ни фюзеляж, ни крылья, на перегрузке не темнеет в глазах. Одним словом, благодать… Только глаза у пилотов, летающих на "Тренере", частенько были красные — не выдерживали капилляры отрицательных перегрузок, — да в амуниции появлялись изъяны, так как кислота из аккумулятора, стоявшего на полу кабины, иногда попадала на штаны… Но летчики не обращали внимания на эти мелочи и очень гордились тем, что летают "на плечах".

Полеты на "Тренере" были хорошей школой. Очень легкий в управлении, самолет отлично выполнял вращения вокруг продольной оси, с одинаковым радиусом "крутил" прямые и обратные фигуры, лихо штопорил, но требовал точной и строгой техники пилотирования. Уже налетав на нем порядочное число часов и делая все, как мне казалось, возможное на этом самолете, я раз попал в очень серьезное положение, выход из которого

нашел только с использованием необычного для себя и, наверное, для большинства летчиков способа пилотирования.

Я уже сказал, что Z-326 был "строгим" самолетом — на посадке мог неожиданно чиркнуть крылом о землю, легко входил в штопор, — но до того случая, о котором пойдет речь, слушался меня хорошо.

Однажды, выполняя штопор с курсантом, я не очень внимательно проконтролировал положение ручки управления по крену на выводе из штопора. Самолет из штопора не вышел, а даже увеличил скорость вращения, возросла нагрузка на ручку и педали. Я проверил положение рулей и заметил, что ручка немного отклонена против вращения самолета: поставил ее строго нейтрально по крену — никакого эффекта, самолет продолжал вращаться в плоском, как я уже понял, штопоре, задрав нос почти до горизонта, неотвратимо приближаясь к земле.

Нужно было предпринимать что-то радикальное для вывода из штопора — или покидать самолет… И тут я вспомнил все, прочитанное мной о плоском штопоре, и отклонил ручку ПО вращению!

Прошло много лет, довелось мне летать на самолетах, которые выходили из штопора только при отклонении ручки ПО вращению, я был к таким действиям готов и не находил в этом ничего необычного, но первый раз в жизни отклонить ручку ВЛЕВО, чтобы прекратить ЛЕВОЕ вращение, было психологически очень трудно. К тому же никто мне этого никогда не показывал, пришлось все домысливать самому в весьма невеселой ситуации.

Как только я отклонил ручку в сторону, мой "Тренер" охотно, как будто только этого и ждал, прекратил вращение. Высоты оставалось совсем мало, но курсант не проявлял особенного беспокойства, наверное, считал, что так и надо…

Я подумал, что неплохо бы еще раз убедиться в правильности моих действий: мы набрали побольше высоты, и я повторил режим. Самолет по моему желанию охотно входил в плоский штопор и так же легко выходил из него: необычный и непростой режим полета стал мне понятен и доступен.

27 сентября 1961 года. Самолета Як-18П, полетов — 1, время — 0 часов 25 минут. Самостоятельный полет.

В 1961 г. нашей команде удалось выиграть первенство Сибирской зоны и право участия в первенстве Союза. Мы летали на обычном Як-18, потому что достаточную практику полетов на "Тренере" имел один я, другие летчики команды только начали его осваивать.

Наш "Як" был легкой и послушной машиной, но перегонять его в Калинин, где проходили всесоюзные соревнования, руководство клуба не разрешило: пролететь с допотопной радиосвязью более 3000 км со скоростью 160–180 км/ч, присаживаясь для дозаправки через каждые 500 км, — дело хлопотное и долгое.

Решили ехать поездом, а летать на соревнованиях на том самолете, что выделят нам хозяева. Доставшийся нам Як-18 оказался весьма "дубовым", привыкнуть к нему за короткое время мы не успели, и наше выступление на первенстве Союза, особенно по пилотажу, не произвело на судей впечатления, хотя нам удалось обойти многие более именитые команды.

"Чужой" самолет для пилотажника — что чужой да еще ненастроенный инструмент для музыканта. Самолеты, особенно легкие, хоть немного, но отличаются друг от друга: чуть не так отрегулировано управление, чуть не та центровка, не так тянет двигатель, и стоит из машины, к которой привык, пересесть в другую — все, пропадает чувство общности с ней. Поэтому хорошо отпилотировать — я имею в виду показательные и соревновательные полеты — на чужом самолете почти невозможно.

Ну, мы прекрасно понимали, что нам трудно было бы тягаться с командами Москвы, Киева, Минска, даже имея свой самолет, поэтому особенно не расстраивались, а старались больше посмотреть и увидеть нового. Посмотреть же было на что.

На празднике в день открытия соревнований летали почти все летчики ДОСААФ, выступавшие на недавно прошедшем в Москве, в Тушино, параде в честь Дня Авиации, и на нас, провинциалов, никогда не видевших ничего подобного, их полеты произвели сильное впечатление.

Особенно понравился пилотаж четверки Як-18П в строю

"ромб" с ведущим Анатолием Студеновым, полет "голова к голове" Владимира Воловня и Вадима Овсянкина, одиночный пилотаж на Як-18П Джона Климова и пилотаж на планере А-13.

В Тушино последний номер выполнял С. Н. Анохин, в Калинине — другой летчик, но и он пилотировал очень здорово. Этот планер мог развивать скорость на пикировании до 350 км/ч и выл при этом, как маленький реактивный истребитель…

У себя в аэроклубе мне удалось слетать на А-13: управлялся он едва заметным движением руки, имел довольно большую скорость планирования на посадку, и вообще полет на нем не походил на медленный и величественный полет на других планерах. Соревнования шли своим чередом; запомнилось очень хорошее выступление команды Москвы, где выделялся Владислав Лойчиков, прекрасно летал киевлянин Юрий Трофименко, ставший чемпионом Союза по пилотажу, причем на обычном Як-18, хотя многие участники летали на более современных и маневренных "Тренерах" и Як-18П. Случались и казусы: в общем, все, как всегда на соревнованиях, независимо от их ранга.

Как-то я разговорился с мастером спорта из команды Орла Витольдом Почерниным, и он мне сказал, что тренируется по программе подготовки к чемпионату мира 1962 г.

Конечно, я возмутился, что до Сибири подобные программы не доходят, и решил узнать, в чем дело. Почернин посоветовал обратиться к секретарю самолетной секции Центрального аэроклуба Борису Петровичу Порфирову, который занимался этими вопросами. Порфиров сказал, что та программа до нас, видимо, еще не дошла, никакой дискриминации в отношении сибиряков не предусматривается, и предложил мне после окончания соревнований написать в ЦАК письмо с подробным описанием моей деятельности и достижений, если таковые имеются.

Борису Петровичу, да будет ему земля пухом, должны быть благодарны многие летчики и летчицы сборной начала 60-х годов. Он как-то умел распознать в безвестном порой пареньке или девчонке талант пилотажника, создать им условия для тренировки и потом, в сборной, умелым и ненавязчивым руководством и, что более важно, настоящим человеческим отношением довести задатки, заложенные в отобранном им летчике, до подлинного мастерства.

Среднего роста, большелобый, с легкими светлыми, зачесанными назад волосами, с мягким носом, который он частенько потирал характерным жестом — всей ладонью, с ироничной порой улыбкой, умеющий и пошутить, и принять шутку, Борис Петрович был очень симпатичным человеком.

Летчик-истребитель, участник Великой Отечественной войны и войны в Корее в 1950–1951 годах, обладающий и жизненным, и летным опытом гораздо больше нашего, он держался с нами запросто, по-товарищески, не чураясь и застольной компании. Выпить он был не прочь, но был из тех людей, про которых говорят: "Пьян, да умен — два угодья в нем!" — и не терял ни работоспособности, ни сообразительности.

Работал же он очень много: организация сборов, соревнований, тренировок, собственно тренерская работа — все лежало на его плечах. Сам Порфиров летал мало, в основном на формальные проверки, и в полете ничего не показывал, но глазом обладал замечательно зорким и подсказать мог ошибку и пути ее исправления удивительно точно.

Но, на свою (и нашу) беду, Петрович довольно-таки часто попадался на глаза начальству в то время, когда нужно быть от начальства подальше, и это привело в конце-концов к его удалению от сборной, а потом вообще из ЦАК. Недолго проработал он в Аэрофлоте, на нелетной должности, потом где-то еще, уже далеко от авиации, но при редких встречах всегда вспоминал о хороших временах, когда ему довелось работать со сборной.

Пройдя две войны, налетав не одну тысячу часов, Борис Петрович погиб, будучи сбит на пешеходном переходе автомашиной, управляемой какой-то девицей. Такая смерть всегда нелепа, но в данном случае судьба была особенно несправедлива — Борис Петрович исключительно уважительно и внимательно относился к женщинам, в частности, именно он приложил в свое время немало усилий, чтобы девушки были в сборной наравне с ребятами. Так не стало одного из подвижников авиационного спорта в нашей стране, замечательного человека Бориса Петровича Порфирова.

После поездки в Калинин письмо в ЦАК я послал, не очень-то надеясь получить какое-нибудь благоприятное для себя известие, тем более, что обещанной программы подготовки к чемпионату у нас так и не было. Но осенью из Москвы пришла не программа, а вызов меня на сборы по подготовке к этому самому чемпионату.

Так я попал в сборную команду страны. Если говорить точнее, то командой нашу небольшую группу назвать было нельзя, скорее, это была именно группа перспективных летчиков, которых надо было потренировать на Як-18П и посмотреть, кто на что способен.

Всего нас было 15 человек: абсолютный чемпион СССР 1961 г. Борис Чернов, обладатель Кубка им. В. П. Чкалова Владислав Лойчиков, чемпион Москвы Динет Терегулов, инструкторы ЦАК

Джон Климов и Михаил Воднев, участники парада в Тушино киевлянин Владимир Воловень, минчане Вадим Овсянкин и Дмитрий Зейдин, чемпион Союза 1961 г. по пилотажу Юрий Трофименко из Киева, военные летчики-инструкторы Владимир Пискунов и Алексей Козырев и победители зональных соревнований Витольд Почернин из Орла и я.

Были еще два военных летчика-инструктора, Букин и Стадниченко (не помню их имена), но они после первых тренировок уехали со сборов. Начальником сборов был заслуженный мастер спорта Яков Данилович Форостенко, неоднократный рекордсмен Союза и мира, высокий, спокойный, неторопливый человек, уже в годах, старшим тренером Борис Наумович Васенко, участник чемпионата мира 1960 г., тренерами Б. П. Порфиров и Анатолий Студенов, тоже участник прошедшего чемпионата.

На сборах в Запорожье мы больше месяца осваивали Як-18П, привыкали к полетам на малой высоте, отрабатывали элементы пилотажа в прямом и перевернутом полете.

Як-18П произвел на меня сильнейшее впечатление — наверное, среди освоенных мной самолетов он будет первым из тех, что больше всего мне запомнились.

Довольно легкий, с мощным по тем временам для самолетов такого класса двигателем АИ-14П мощностью в 260 л. с., с полностью убирающимся шасси (у обычных Як-18 колеса выступали за обшивку крыла), приспособленный для длительного перевернутого полета, он позволял выполнять на нем буквально все, не особенно заботясь о запасе скорости и высоты.

Благодаря хорошей энерговооруженности самолета летчик мог начинать выполнение комплекса фигур от самой земли — пилотаж выполнялся с набором высоты, что было в диковинку не только нам, но и иностранцам. К тому же Як-18П оказался очень прост в управлении, "прощал" ошибки, а его прочность допускала создание 8-кратной положительной перегрузки и 5-кратной отрицательной.

Первый Як-18П испытывался С. Н. Анохиным, большим мастером и любителем акробатического пилотажа. Все шло хорошо, самолет Анохину очень понравился, и он стал отрабатывать на нем некоторые, скажем так, "кунштюки".

Например, заходил на посадку с обратным курсом на высоте 250–300 м, над посадочным "Т" переворачивался на спину, выпускал шасси, летел так некоторое время, потом брал ручку на себя, выполняя вторую половину петли или переворота, что в данном случае одно и то же, и садился. Вся "изюминка" этого маневра заключается в том, что приземляться надо сразу после

выхода в горизонтальный полет, без обычного при нормальной посадке планирования. Маневр, надо сказать, рискованный, но для пилотажника высокой квалификации вполне доступный.

Некоторые маневры высокопрофессиональных пилотажников со стороны кажутся попытками покончить с собой, и на самом деле они выходят за рамки допустимого, но точный расчет, громадный опыт и высочайшее мастерство позволяют летчику успешно их выполнять.

Так, немец Удет цеплял крючком, установленным на конце крыла, носовой платок, лежащий на земле, чех Биллем Криста в перевернутом полете чертил по земле метровым штырем антенны, торчащей сверху киля. Видел я и фотографии самолетов, приспособленных для посадки в перевернутом положении — с шасси наверху фюзеляжа…

Анохин выполнял необычную посадку вполне уверенно, пока кто-то ему не сказал, что надо бы малость подольше лететь на спине с выпушенным шасси — мол маневр будет лучше "смотреться". Сергей Николаевич учел замечание и в следующем полете сделал, "как просили", да, видимо, чуть перестарался…

Немного не хватило ему высоты, чтобы выровнять самолет, и машина крепко стукнулась о землю: шасси улетело от удара, самолет деформировался, но летчик не пострадал.

Через несколько лет мы как-то разговорились с Сергеем Николаевичем о пилотаже. Речь зашла о хороших качествах Як-18П, и Анохин с гордостью заметил, что это именно он испытывал сей замечательный самолет, на что немедленно последовала реплика его жены, знаменитой в прошлом планеристки и летчицы Маргариты Карловны Раценской:

— Помолчал бы, как ты его испытал!

Сергей Николаевич сконфузился…

К чему бы я это все рассказал? Упаси Бог, не для того, чтобы позлорадствовать в адрес бесконечно чтимого мной Сергея Николаевича Анохина — вот, мол, и великие летчики допускают ошибки… Я думаю, что этот эпизод не умалит действительно выдающихся заслуг замечательного летчика-испытателя, а история создания Як-18П была бы без упоминания о той аварии неполной.

Сам Сергей Николаевич не делал из этого случая тайны, чистосердечно брал вину на себя и заметно переживал случившееся. В результате аварии наша команда полетела в Братиславу, имея единственный экземпляр срочно построенного нового Як-18П, но не того, что разбился, а по сути одноместного варианта Як-18А, не шедшего ни в какое сравнение с тем, настоящим "П".

После чемпионата в Братиславе, где Б. Н. Васенко, летавший на "Яке", получил приз — "лучшему иностранному участнику", был сконструирован и построен Як-18П, несколько отличавшийся от первого экземпляра. Самолет показал себя очень хорошо, пошел в серию и был выбран для участия нашей команды в чемпионате мира 1962 г.

В Запорожье я впервые увидел, что такое пилотаж участника мирового первенства. Борис Наумович Васенко, видимо, решив размяться и отдохнуть от тренерских обязанностей, как-то полетел один и минут десять непрерывно "крутил" фигуры, причем практически не повторяясь. В небе сверкал какой-то фейерверк пилотажа, каскад неожиданных связок и комбинаций, все в хорошем темпе и с высоким качеством. Признаться, я тогда подумал, что вряд ли когда так научусь летать…

Полеты проходили нормально, но однажды чуть не случилась беда. Техник, осматривая Z-326 посте полета Васенко с Черновым, сначала застыл в недоумении, а потом стал созывать народ. Все молча стояли и смотрели на перегнутый в двух местах стабилизатор самолета. Как летчики долетели и приземлились благополучно, один Бог знает.

Прочности стабилизатора на "Тренере" явно не хватало, так как по этой причине у меня в звене летом 1961 г. погиб летчик-спортсмен Кушнарев, а в Орле, как рассказывал Почернин, летчица Николаева. Очевидно, стараясь уменьшить вес, чехословацкие конструкторы что-то потеряли в прочности этого в общем-то очень хорошего самолета.

После окончания сборов предстояло перегнать в Москву несколько Як-18А и один Як-18П. Бензина в "П" хватало только на полет в зону, а для полета по маршруту было маловато, поэтому летели, "присаживаясь" чуть ли не на каждом попутном аэродроме.

Помню, какой переполох поднялся в эфире, когда на одном из этапов, посте сообщения о контрольном остатке топлива у какого-то серьезного корабля, сделанного уверенным, мужественным баритоном:

— Остаток девять тонн, рубеж возврата — Запорожье! — раздался тенорок Джона Климова, летевшего на Як-18П:

— А у меня — двадцать пять литров…

Добрались мы таким образом до Тулы и крепко там сели из-за непогоды в Москве. Денег у нас после сборов, естественно, не осталось, кушать, однако, хотелось, и Яков Данилович, узнав с утра в очередной раз, что Москва нас не принимает, кряхтя, надевал свои большие ботинки и, сказав на прощание: "Ну, я быстренько сбегаю" — поспешал постепенно, как говорят в

Одессе, в горком ДОСААФ за денежной субсидией.

Когда дневной рацион членов сборной СССР дошел до тульского пряника и бутылки лимонада, мы заняли еще немного денег — на железнодорожные билеты — и поехали в столицу на поезде…

В феврале 1962 г. меня вновь вызвали на сборы, теперь уже для непосредственной подготовки к чемпионату. Из Москвы мы с Овсянкиным полетели в Краснодар, получить там пару новеньких Як-18П для перегона их в Ессентуки, где должны были состояться сборы. Облетывали самолеты мы на аэродроме военного училища, и я там впервые увидел МиГ-21, и нам даже разрешили посидеть в его кабине.

Удивило и ошарашило множество приборов, лампочек, переключателей, теснота кабины; указатели скорости и высоты имели такие диапазоны, что дух захватывало, другие приборы, хотя и понятные по назначению, были мне незнакомы.

К своему утешению, обнаружили один прибор, общий и для "МиГа", и для наших маленьких самолетиков, — указатель перегрузки… Мог ли я представить себе, что пройдет всего два года, и я буду сидеть в такой же кабине и управлять этим сказочным самолетом!

В Ессентуках мы летали по программе соревнований, отрабатывали обязательный и произвольные комплексы. Обязательных было два, отличались они только направлением вращения фигур, произвольный комплекс полагалось придумать самому, чтобы за пять минут выполнить максимальное количество фигур с максимальным коэффициентом трудности.

Тогда еще не ограничивалась предельная сумма возможного количества очков, и мы, рассчитывая на мощность нашего "Яка", рисовали комплексы пострашней и подороже. Для меня эта погоня за сложностью обернулась в итоге тем, что я, неоднократно переделывая свой комплекс, не оттренировал его, как надо, и потерял на этом немало очков на чемпионате.

По положению о соревнованиях участники могли придумать какую-нибудь оригинальную фигуру, не входившую в каталог фигур пилотажа, составленный испанцем Арести. Стали мы усиленно думать, что же такое диковинное можно предложить на удивление остальному миру?

Ясно, что это должно быть какое-то особенно немыслимое вращение, так как все мыслимые фигуры перечислялись в каталоге предусмотрительного синьора Арести.

Как только мы ни пробовали отклонять рули на разных режимах полета — ничего толкового не получалось, с земли эти "крючки" не "смотрелись", а иногда могло показаться, что летчик

закрутил самолет, потерял пространственное положение и не соображает, куда теперь лететь…

Правда, Овсянкин придумал кое-что новенькое, чего не было у Арести: "полубочку" в верхней точке поворота на вертикали, когда самолет лежит на боку, развернувшись на 90 градусов. Фигура смотрелась, была сложной для выполнения, но особенного восторга у зрителей не вызывала.

Однажды под вечер, когда полеты уже заканчивались, в динамике послышался голос Владимира Пискунова, предлагающего всем присутствующим посмотреть и оценить его, как он выразился, "что-то получающееся".

Все задрали головы в небо, а Володя, появившись над аэродромом метрах на трехстах, положил машину на спину, чуть перевел ее в набор, и вдруг — самолет закрутился вокруг всех своих осей, перекувырнулся "через голову" и вышел в нормальный полет, чуть со снижением, точно в направлении ввода. Воцарилась тишина. Потом кто-то, кажется, Терегулов произнес: "Мандрата пупа" — то выражение на неведомом языке, которое изрекает киноактер Сергей Филиппов в фильме "Двенадцатая ночь", а Порфиров, потерев ладонью нос, сказал: "Абракадабра какая-то…" Так летом 1962 г. в Ессентуках родилась знаменитая "абракадабра".

Фигура получилась на редкость удачной, хорошо принималась публикой и судьями, а выполнялась же достаточно просто: на определенной скорости в полете на спине или на боку ручка управления энергично отклонялась от себя и в сторону — по диагонали — и полностью отклонялась педаль в противоположную сторону. Самолет резко тормозился одновременно с вращением на отрицательных углах атаки, за счет скорости по инерции кувыркался через нос: как только капот самолета подходил к горизонту, рули отклонялись на вывод, и самолет выходил в нормальный горизонтальный полет, причем точно по направлению. Мы все быстро освоили "находку" Пискунова, и "абракадабра" стала нашим "фирменным блюдом" на чемпионате мира.

Владимир Пискунов был очень сильным пилотажником, со своим летным почерком. Красивый, сильный человек, он и пилотировал красиво и мощно. Об его отношении к делу, его любви к пилотажу можно судить по такому факту.

На последних перед чемпионатом сборах в Тушино я как-то обратил внимание, что он после полета выглядит неважно, морщится, лицо бледное, в испарине. На вопрос, что с ним, он ответил, что все в порядке, но после окончания полетов отвел меня в сторону, расстегнул комбинезон, и я увидел несколько

здоровенных чирьев, нашедших себе место как раз там, где привязные ремни давят на тело.

Формально да и по делу он не имел права летать в таком состоянии, но желание хорошо подготовиться, не отстать от товарищей и попасть в команду помогло ему преодолеть боль.

— К тому же, — сказал Володя, — я эти чирьяки выдавливаю перегрузочкой. Дам ручку от себя чуть посильнее, вот его и прижмет ремнем, проклятого. Уже несколько штук так выдавил!

Мне оставалось только не упасть в обморок, представив себе эту "процедуру"…

Пискунов отлично выступал на чемпионатах страны и мира, много лет был в основном составе сборной Союза, стал заслуженным мастером спорта. После моего ухода из сборной я встречал его редко, слышал, что однажды во время пилотажа у него то ли раскрылся замок привязных ремней, толи сами ремни не выдержали, и он сильно ударился головой о фонарь кабины, повредив шею. Летал ли он после того случая, не знаю, но, по слухам, особо тяжелых последствий для его здоровья это происшествие, к счастью, не имело.

Я часто с удовольствием вспоминаю то время и хорошо помню тот вечер в Ессентуках, когда Владимир Пискунов впервые выполнил "абракадабру".

Расскажу еще об одном интересном человеке, бывшем в нашей команде — Анатолии Балуеве. Мастер спорта из Перми, фанатично влюбленный в авиацию, он тоже был в числе кандидатов в сборную и вместе со всеми тренировался в Ессентуках. Но дело у него что-то "не пошло", и его перевели в авиатехники, по его основной специальности, а потом включили в состав команды уже в новом качестве. Так он побывал в Будапеште.

Не летать Анатолий не мог, и когда через год он приехал в Жуковский, чтобы устроиться на работу в авиаспортклуб при Летно-исследовательском институте (ЛИИ), я узнал, что он как бы испытывает самодельные самолеты: узнает, где какой самолет построен, приезжает туда и предлагает свои услуги для облета данного летательного аппарата, в чем ему, как мастеру спорта, охотно идут навстречу.

Так, он сообщил мне, что недавно слетал в Ленинграде на самолетике под названием, кажется, "Комсомолец". По его рассказу я понял, что сей аппарат был совершенно неустойчив в путевом отношении, и подивился, как это Татя умудряется не сломать себе шею на такой технике…

Через несколько лет я узнал удивительную историю: что некий Балуев с товарищем восстановил списанный и

заброшенный на свалку какой-то легкий самолет и летает на нем по Руси, читает в деревнях лекции о любимой им авиации. Корысти от этого он не имел никакой, трудился только за бензин и харчи.

Некоторое время те, которым положено все обо всем знать, ничего об этих полетах не ведали, потом всполошились: "Кто, зачем, по какому праву?"

Нарушителя поймали и решили примерно наказать, а за что — придумать не могут: ничего не украл, самолет восстановил со свалки, корыстных мотивов не просматривается, наоборот, одна польза от просветительской деятельности… Все-таки зацепку нашли, и могли быть у Балуева крупные неприятности, но, говорят, об этой истории узнал О.К. Антонов и не дал энтузиаста авиации в обиду.

Может быть, я не совсем точно излагаю происшедшее, с Анатолием мне увидеться больше не пришлось, но несколько человек рассказывали мне об этом событии одно и то же.

Заканчивались тренировки, пора было лететь в Будапешт, и вдруг нам запретили полеты на Як-18П: в Государственном Краснознаменном научно-исследовательском институте ВВС (ГК НИИ) этот самолет разрушился в воздухе, военный летчик-испытатель погиб. Нам предложили продолжать подготовку на Z-326 "Акробат", отличной машине, но после полугодовой тренировки на "Яке" пересаживаться на другой самолет было бессмысленно, и мы, естественно, отказались. Немного поразмышляв, начальство разрешило продолжать тренировки, как было запланировано.

При хорошем качестве выполнения фигур пилотажа Як-18П, по сравнению с "Тренером" более внушительный самолет, неплохо "смотрелся" в воздухе, но уж слишком ровно и мирно рокотал его мотор, не нагоняя на зрителей страху, как "Тренер", чей мотор с винтом фиксированного шага выл на всю округу.

Кому-то пришла в голову идея исправить сей "недостаток", привязав под килем Яка связку пустых гильз от сигнальных ракет, вроде свирели — авось, будет звуковой эффект, как у немецких пикировщиков… Растрепало в первом же полете этот "музыкальный инструмент", ожидаемого воя мы так и не услышали. Чтобы несколько увеличить тягу, на одном самолете нам заменили обычный деревянный винт на экспериментальный, пластмассовый, что немного улучшило летные характеристики самолета, но благоразумно решили не рисковать и на остальных машинах оставили прежний винт.

Опасения оказались не напрасными: ровно через год, в июне 1963 г., именно на этом самолете одна лопасть винта отлетела,

из-за дикой тряски отвалился через мгновение и двигатель. Летчик выбрался из кабины, выдернул вытяжное кольцо парашюта, но высоты для его раскрытия не хватило. Так на аэродроме в Тушино погиб Борис Чернов, веселый, энергичный парень, превосходный летчик, абсолютный чемпион 1961 г.

Подготовка закончилась, определился окончательный состав команды: Васенко, Воловень, Козырев, Лойчиков, Овсянкин, Орлов, Пискунов, Почернин. Кто будет в основном составе, кто запасным — должно было определиться уже в Венгрии.

Выдали нам красивые шерстяные тренировочные костюмы — "олимпийские" — мечту околоспортивных пижонов тех лет, какие-то легкомысленные, чуть ли не просвечивающие насквозь, желтенькие брючки и курточки, а также свидетельства пилотов ФАИ, в которых на шести языках предписывалось всем мыслимым властям той страны, куда забросит данного пилота судьба, "оказывать помощь и содействие предъявителю настоящего удостоверения".

Насчет других стран не знаю, а вот в нашей в кинотеатр вблизи ЦАК нас иногда пускали, даже при отсутствии билетов в кассе, а некоторые предприимчивые товарищи умудрялись, по слухам, приобрести что-нибудь дефицитное по этому удостоверению…

Все было позади. Впереди была Венгрия.

20 июля 1962 года. Самолет Як-18П, полетов — 1, время — 0 часов 15 минут. Соревнования, упражнение № 1.

Встретил нас Будапешт жарой и каким-то специфическим запахом, не похожим на запахи наших городов — топят печи и камины в Венгрии угольными брикетами, и запах каменноугольной смолы навсегда въелся в стены зданий.

Все было не так, как у нас: и забитые товарами магазины, и учтивость продавцов, официантов и обслуги в отеле, спокойствие и приветливость людей на улицах. Прошло всего шесть лет после событий 1956 г., на стенах многих домов виднелись следы от пуль и осколков, но город был на диво чистым и ухоженным, на каждом незастроенном клочке земли обязательно росли цветы или деревья, бросалось в глаза обилие спортивных площадок, особенно теннисных кортов.

Гостеприимные хозяева чемпионата старались сделать наше пребывание в Венгрии приятным, показали Будапешт, возили по Дунаю, на озеро Балатон, так что свободное от полетов время мы проводили интересно.

Мы познакомились с будущими соперниками, уточнили правила соревнований. Прилетели мы за неделю до начала чемпионата, поэтому использовали время с толком — для поддержания формы: много летали, приглядывались к ориентирам, привыкали к чужому аэродрому, к непривычной обстановке.

Многое удивляло — и относительная свобода в организации полетов, и даже то, как иностранные механики готовили самолеты: прямо в ангаре запустит двигатель, вылезет из кабины и крутит какие-то винтики в моторе, стоя рядом с вращающимся пропеллером, а потом заберется в кабину и рулит на старт, где его дожидается пилот, покуривая сигаретку…

Участников было человек тридцать; почти все имели персональные самолеты, у нас было три машины на пятерых зачетных участников, у американцев — два самолета на трех пилотов.

Венгры, чехословацкая команда, поляки и немцы из ГДР летали на "Тренерах" различных модификаций, в команде США был биплан "Грейт Лейке Экспериментал" и моноплан с верхним расположением крыла "Тейлоркрафт", англичанин выступал на

французском биплане "Стамп" — вроде нашего По-2, только чуть поменьше и гораздо маневренней, герр Паволка из ФРГ прилетел на датском крохотном самолетике с размахом крыла всего пять метров!

Наши могучие Як-18П навели некоторое уныние на остальных участников, особенно после того, как они увидели, что мы можем начинать свой произвольный комплекс с минимальной высоты, разогнав машину на пикировании до 450 км/час и шикарной горкой набирая аж 1000 м!

Но вращались "Тренеры" пошустрее наших "Яков", да и подготовка участников соревнований, особенно венгерской и чехословацкой команд, чувствовалась основательная. Соответственно подготовили они и самолеты; к примеру, чемпион мира 1960 г. Ладислав Безак летал на облегченном до предела Z-226: со снятыми законцовками крыльев, снятым полом кабины, в обшивке фюзеляжа внизу имелось окно для нижнего обзора.

Кстати, Безак был единственным летчиком, включившим в свой произвольный комплекс плоский штопор. Смотрелось это для знающего человека страшновато — уж слишком мала высота для такой рискованной фигуры, — но этот элемент выпадал из общего ритма комплекса, так как на него уходило сравнительно много времени: виток обычного штопора на вводе, затем три витка плоского штопора и виток на вывод. Поэтому Безак терял очки, которые он мог бы набрать на других фигурах. Но за смелость надо отдать ему должное, тем более что на чемпионате в Братиславе в 1960 г. разбился француз Леон Бьянкотто, пытаясь выполнить такой же трюк.

Пользоваться радиосвязью на чемпионате не разрешалось, так что для облегчения самолета мы сняли радиостанции, но изменилась центровка и вследствие этого устойчивость и управляемость самолета, поэтому на две машины рации поставили снова, а на третьей летали без станции, так как некоторым нашим летчикам такой самолет понравился.

Почти до самого начала соревнований мы не знали, кто же будет летать, а кто сидеть в запасе. Это несколько нервировало, и первым не выдержал я, в последнем тренировочном полете чуть не сорвавшись в штопор после "колокола". Я тут же был определен в запасные, но сразу после меня Козырев, выполняя свой коронный номер — "квадратную петлю", стал "квадратить" с выходом из отвесного пикирования почти у самой земли, за что быстренько оказался на моем месте, а меня начальство в лице Василия Васильевича Обухова, руководителя нашей команды, бросило на передний край…

Наконец, все определилось. Наступил день открытия

чемпионата. Честно говоря, чувства человека, стоящего на чужой земле, среди массы чужих людей, в костюме с буквами "СССР" на груди, однозначно не выразишь. Тут все — и гордость, что тебе доверили представлять страну, и опасение, что не сможешь сделать все так, как хотелось бы, и ответственность, и радость, и немного неловко, что тебя рассматривают со всех сторон…

Первое упражнение — обязательный комплекс — мы все отлетали хорошо, а я не поверил своим глазам, когда увидел свою фамилию в первой строчке итоговой таблицы. Летал в этот день как всегда, старался все выполнить чисто, но особенно не напрягался. И вот — первое место. Это дало повод некоторым моим друзьям величать меня впоследствии чемпионом мира, но формально я им не был.

По положению о соревнованиях места, занятые в полуфинале, не учитывались: после выполнения упражнений полуфинала выявлялись участники финала — одна треть от общего числа, а в финале определялись чемпионы мира по упражнениям и абсолютный чемпион мира. Начиная с 1964 г. эту систему изменили, и чемпионы мира по упражнениям определялись в полуфинале.

Как бы то ни было, а быть первым номером на чемпионате мира все же приятно… Но недолго пришлось мне ходить в передовиках: на другой день, выполняя тот же комплекс, только с измененным направлением вращения фигур, я "завалил" весьма ценную фигуру пилотажа и оказался аж на 21-м месте.

Для меня этот срыв явился полной неожиданностью, так как такой маневр — "поворот на вертикали со спины с выходом в перевернутый полет" — я выполнял хорошо всегда, еще с начала тренировок. Бывают фигуры, которые получаются не сразу, требуют много труда и внимания, а вот эта далась мне легко и выполнялась уже автоматически.

Возможно, при ее исполнении в этом полете я немного "свалил" вертикаль влево, чтобы приблизиться к осевой линии пилотирования, так как заметил, что уклонился вправо от этой линии, выложенной на земле из белых полотнищ, когда пролетал над ней вниз головой на малой высоте.

Поворот нужно было выполнить вправо, и мне не хватило полного отклонения педали, чтобы развернуть самолет с вертикали, покосившейся влево. Вместо энергичного разворота "на боку" с постоянным креном и выходом в отвесное пикирование, мой "Як" постоял немного на хвосте, а затем рухнул вниз…

Расстроенный, я выполнил произвольный комплекс не лучшим образом и в общем итоге занял лишь 11-е место, в финал

же вошли 10 лучших участников. Так лидер первого дня соревнований оказался в роли зрителя и болельщика родной команды.

А у родной команды дела шли блестяще: разрыв с венграми, идущими на втором месте, был значительным, в личном зачете лидировал Пончиков.

Наступил последний день чемпионата. Всем нашим летчикам по жребию выпало летать первыми, но утром аэродром затянуло густой дымкой, и ориентироваться при пилотаже, особенно на вертикалях, стало очень трудно; наши ребята, выполняя сложнейший пилотаж, временами теряли направление, теряя драгоценные очки. Венгры же, воспользовавшись улучшением видимости, летали прекрасно. Пилотаж, хоть и несколько проще нашего, выполнялся ими четко и красиво, а Йожеф Тот, ставший абсолютным чемпионом, за свой полет заслужил аплодисменты зрителей, что не так уж часто бывает на авиационных соревнованиях.

В итоге Кубок Нестерова, учрежденный нашей федерацией авиационного спорта, получила команда Венгрии, нам досталось второе место, а Лойчиков стал серебряным призером. Наверное, это хороший результат, учитывая то, что по объему подготовки мы уступали нашим основным соперникам, и то, что мы сравнительно недавно начали осваивать Як-18П, соперники же летали на своих "Тренерах" годами. Но я уверен, что мы могли бы победить, если бы не подвела погода. В руководстве же ДОСААФ особенной радости по поводу нашего выступления никто не проявил, после нашего приезда домой с нами даже не поговорили, не то чтобы поздравили и как-то отметили неплохой в общем-то результат.

Мог ли я выступить лучше? Наверное, мог. В первом упражнении я потерял только 7 очков из 710 возможных, и во втором, где я "завалился", все остальные фигуры были оценены достаточно высоко, и в финал я бы попал безусловно, если б выполнил тот поворот хотя бы на "троечку". Произвольный комплекс был у меня довольно "сырой", пилотируя, я больше думал об очередности выполняемых фигур, чем об их чистоте, поэтому в число призеров я бы, наверное, не вошел. Впрочем, кто знает; "мяч круглый, поле ровное", — как говаривал наш капитан волейбольной команды Марк Генисман…

Расскажу еще о некоторых событиях, связанных с чемпионатом. Все участники относились к нам неплохо, мы отвечали им тем же. Рядом с нашей палаткой на аэродроме стояла палатка команды США, и нам приходилось общаться с американцами чаще, чем с другими. Поначалу наше общение

ограничивалось взаимными приветствиями, потом мы, видимо, присмотрелись друг к другу, и холодок растаял.

В команде США был летчик Дуэйн Коул, невысокий, крепкий, корректный и общительный человек лет около пятидесяти; я подарил ему свой значок, он мне — американский, понемногу разговорились.

Удивительное дело! Английский язык я почти не знал — в школе и техникуме учил и сносно знал немецкий, который вскоре благополучно забыл, а английский учил самостоятельно, без особых, впрочем, успехов.

Коул совсем не владел русским языком, но мы отлично понимали друг друга, может быть, потому, что тема-то была у нас общая — мир, семья, авиация, дружба. Мы обменялись адресами.

Коул летал на самолете "Тейлоркрафт", маневренном, но маломощном, не очень подходящем для чемпионата мира, и его результат на соревновании был весьма скромным, но при подготовке к показательному выступлению на закрытии чемпионата он выполнил интересный полет.

После взлета и набора высоты он выключил двигатель, причем как-то застопорил винт, потому что винт не вращался, как положено, от набегающего потока воздуха. С неработающим мотором Коул выполнил довольно сложный пилотаж, как на планере, постепенно снижаясь, затем приземлился у посадочного "Т" — с большим креном и на одно колесо, бежал на одном колесе, так же развернулся и, когда скорость упала, уже на двух колесах подкатил к своей стоянке и точно встал на то место, откуда выруливал для взлета. Такие полеты были для Коула, очевидно, обычными, так как он владел в США небольшим авиационным цирком, где выступали его друзья, братья, жена и сын.

Знакомство с этим симпатичным американцем имело необычное продолжение. На мой новосибирский адрес Коул прислал несколько новогодних поздравлений и одно очень печальное письмо — с сообщением о гибели в авиационной катастрофе его старшего сына Ролли, одного из лучших пилотов-акробатов США. Я тогда уже учился в школе летчиков-испытателей и не мог ответить на его письмо, так как по условиям секретности не имел права на любой контакт с иностранцами. Это сейчас наши летчики-испытатели стали желанными гостями авиационных праздников во всем мире, спокойно встречаются с иностранцами, а в то время не могло быть и речи о каком-то общении испытателя с человеком из-за "бугра".

Мне было очень не по себе, что я не мог выразить своего

сочувствия людям, искренне к нам расположенным, и мелькала иногда мысль — вот бы встретить Коула, объяснить ему, что не такие уж мы бессердечные… Но шансов осуществить это желание у меня практически не было: я не мог побывать в США даже туристом, Коул, если б и посетил нашу страну, то не смог бы мне этого сообщить, так как не знал моего тогдашнего адреса.

Однако чудеса бывают не только в сказках. Наступили иные времена — боевые самолеты, новейшие МиГ-29 летят за океан, иностранцам показывают и рассказывают то, о чем раньше знали далеко не все люди, создававшие эти самолеты.

В одну из делегаций осенью 1991 г. неожиданно включили и меня. Неожиданно, потому что до этого наши, весьма прозрачные, намеки, что неплохо бы и нам, уже не летающим, но кое-что сделавшим для фирмы в свое время испытателям, посмотреть на заграничные самолеты, оставались как бы не поняты руководством.

Можно много написать о своих впечатлениях от этой поездки, об американских авиационных праздниках, о полетах наших "МиГов", пилотируемых "фирменными" летчиками-испытателями Сашей Гарнаевым и Маратом Алыковым, о встречах с разными, почти всегда доброжелательными к нам людьми, но я расскажу только об одной встрече, а именно с Дуэйном Коулом, с которым мы не виделись почти тридцать лет!

Сразу посте прилета в США я попытался выяснить, жив ли он, а если жив, то можно ли его разыскать. Оказалось, что человек он в Америке известный, и вскоре мне сообщили, что Коул в полном здравии живет в Форт-Уорте, рядом с Далласом, штат Техас, и можно поговорить с ним по телефону, что я и сделал. Мистер Коул, оказывается, меня помнил, хотел бы встретиться, но по разным причинам сделать этого не может. Объяснил я ему, как сумел, почему не мог отвечать на его послания, и на этом наш разговор закончился.

Но удивительное продолжалось. На авиашоу в Кливленде, штат Огайо, где мы выступали в первый раз, летала группа великолепных пилотажников на легких самолетах "Питс-спешиал" под руководством экс-чемпиона мира Чарлза Хилларда.

Я решил поблагодарить их за блестящий полет и подъехал к стоянке "Питцев". Назвал себя, завязался разговор. Хиллард на соревнованиях встречался с моим другом Алексеем Пименовым, нашлись еще общие знакомые, и я упомянул о своем телефонном разговоре с Коулом. Чак заинтересовался этой историей и сказал, что он привезет Коула в город нашего следующего шоу. Я думал, что он пошутил, но в отеле города Манкейто, штат Миннесота, я увидел сильно постаревшего, но по-прежнему бодрого и

жизнерадостного своего будапештского знакомца, прилетевшего вместе с женой. Истинный американец, он пригласил телевизионщиков, и вечером вся Миннесота смотрела репортаж о встрече через тридцать лет американского и русского летчиков.

Поговорили мы с ним, как могли, вспомнили нашу встречу в Будапеште, общих знакомых и расстались теперь уже, наверное, навсегда. Он подарил мне свою книгу о воздушной акробатике, посвященную памяти сына, у меня тоже нашлось, что ему подарить, но самым важным для меня было то, что я смог наконец снять камень со своей души, оказав уважение и сочувствие человеку, когда-то посчитавшему нужным поделиться со мной своим горем.

Вернусь к чемпионату. После окончания соревнований состоялись показательные выступления победителей и призеров чемпионата, а также некоторых других летчиков, подготовивших демонстрационные номера. Лойчиков прекрасно выполнил произвольный комплекс, а Баловень и Овсянкин показали свой "парадный" номер — полет "голова к голове". Этот полет смотрелся хорошо, и его часто включали в программу многих авиашоу, а в 1965 г. Воловень и другой киевский летчик, Михаил Мосейчук, выполнили уникальный трюк — петлю Нестерова в этом строю!

Вадим Овсянкин, начав свою карьеру пилотажника с полета "голова к голове" на параде в Тушино в 1961 г., закончил ее трагически, столкнувшись со своей напарницей Таисией Пересекиной при выполнении такого же номера на авиационном празднике в Минске в 1967 г. Вадим был убит в кабине. Тая сумела приземлиться с разбитым двигателем.

Мы подружились с Вадимом при перегоне самолетов из Краснодара в Ессентуки, хотя познакомились еще на сборах в Запорожье. Хорош был парень! Здоровенный, всегда тщательно и модно одетый, с пышным "тарзаньим" коком, он был неотразим для слабого пола… Ходить с ним по улице было занятно — ни одна девица мимо не пройдет, не оглянувшись на этого молодца!

Спокойный, добродушный, основательный, неторопливый до того, что кого угодно мог вывести из себя, особенно когда надо побыстрее куда-нибудь собраться или что-нибудь быстро сделать. Как-то я спросил его:

— Вадим, наверное, в армии старшина трясся от злобы, увидев тебя? — На что получил ответ:

— Нет, это я трясся от страха, увидев старшину…

Но сердиться на него было невозможно: улыбнется широко и виновато, подойдет, приобнимет за плечи — и все, злость куда-то улетучивается…

Пилотировал Овсянкин так же, как и выглядел, — величественно, красиво, элегантно — и достиг очень хороших результатов: был чемпионом мира по отдельным упражнениям, серебряным призером чемпионата мира 1966 г.

Мы с ним хорошо понимали друг друга, переписывались, и он неоднократно говорил, что тоже хочет стать испытателем, но конкретных шагов в этом направлении не предпринимал.

Время шло, в школу испытателей Вадим уже не подходил по возрасту, и вскоре разговоры об испытательной стезе он прекратил. Работая в Аэрофлоте командиром Ан-24, Вадим продолжал выступать и в соревнованиях, и в показательных полетах. Вот во время одного такого полета и случилась беда… Так не стало моего хорошего друга, доброго и красивого человека, выдающегося пилотажника Вадима Овсянкина.

Закончу воспоминания о столь интересном и важном для меня событии, как чемпионат мира 1962 г., рассказом об эпизоде, произведшем на меня сильнейшее впечатление, оставшееся на годы.

В конце показательных полетов после блестящего пилотажа мастеров своего дела, выполняющих головокружительные фигуры на юрких разноцветных самолетах и грациозных планерах, наступила короткая пауза, стихли и рокот, и завывание поршневых моторов. И вдруг над землей беззвучно скользнула серебристая молния — это пронесся стрелой МиГ-21 и с запоздавшим громом рванул в высоту, крутанув пару "бочек".

И хотя этот полет не демонстрировал особенной квалификации пилота, да и "бочки"-то были не ахти какие красивые, но впечатление от мощи и скорости боевого реактивного самолета было каким-то подавляющим, все, что происходило до этого пролета, как-то помельчало, что ли.

Я предполагал тогда, а сейчас точно знаю, что пилотировать акробатический самолет, особенно на уровне участника чемпионата мира или престижного авиашоу, сложнее и труднее, чем просто пролететь даже на сверхсовременнейшем самолете, но эмоциональное восприятие "бешеной" скорости врезалось в мою память надолго.

Над головой пять метров…

«Над головой пять метров,
А дальше земля…»

Это слова из песни, сочиненной Игорем Егоровым, одним из талантливейших пилотажников мира и человеком необыкновенным. Данная глава не связана с конкретным полетом, в ней я расскажу о двух близких мне людях, замечательных летчиках, Игоре Егорове и Владиславе Лойчикове, во многом разных, в чем-то похожих, но больше всего роднило их то, что они были выдающимися мастерами акробатического пилотажа, мастерами экстра-класса.

Заслуженный мастер спорта СССР, абсолютный чемпион мира 1972 г. Игорь Николаевич Егоров не только превосходно летал, но вообще был человеком разносторонних способностей, За что бы он ни брался все получалось у него хорошо. Сочинял отличные стихи, подбирал под них музыку, вполне профессионально играл на гитаре, пел, плясал, был хорошим гимнастом и акробатом, но, главное, великолепно выполнял акробатический пилотаж.

Мне запомнился его полет на открытии чемпионата мира по высшему пилотажу 1976 г. в Киеве. Кроме него, летали многие летчики, но полет Игоря отличался такой красотой и точностью, что хотелось смотреть и смотреть без конца… Когда летчик пилотирует на очень малой высоте (а Игорь летал у самой земли), невольно замирает дух: не слишком ли низко? Но при наблюдении за полетом Егорова не возникало ни малейшего страха, было видно, что все точно рассчитано, что летчик прекрасно чувствует самолет и его полет оттренирован до малейшей детали.

На том чемпионате Игорь неудачно выполнил первое упражнение, пропустил одну фигуру. При очень сильном составе участников как и всегда на соревнованиях такого ранга наверстать упущенное было практически невозможно, но Игорь это сделал: выиграл все остальные упражнения с таким преимуществом, что занял общее второе место, пропустив вперед только Виктора Лецко!

Мне посчастливилось немало общаться с Егоровым, в основном, в то время, когда он стал работать летчиком-испытателем, и продолжались наши встречи вплоть до его гибели. О нем известно немало, есть и его книга, написанная, по-моему, совсем неплохо, но я хочу рассказать об этом выдающемся летчике то, о чем обычно не пишут, но что может несколько

объяснить, как порой складывается человеческая судьба, и от чего она может зависеть.

После того, как Егоров стал абсолютным чемпионом мира, он решил осуществить свое давнишнее желание поступить в школу летчиков-испытателей (ШЛИ). Формальные данные к этому у него имелись: был налет на реактивных самолетах, т. к. он успел полетать на МиГ-15 в военном училище перед тем, как училище расформировали, имел высшее образование, приличный общий налет, ну, а летное мастерство было выше всяких формальных норм и требований, так что в ШЛИ его бы приняли наверняка.

Но на фирме А.С. Яковлева Игорю предложили работать у них без прохождения полного курса школы, ограничившись небольшой программой переучивания. Такое в нашей системе практиковалось, и не все испытатели, работающие на заводах, да и в ОКБ, проходили полный курс обучения. Игорь согласился, да зря, как выяснилось потом.

В то время Егорову, ставшему известным спортсменом, приходилось часто присутствовать и выступать на разных торжественных собраниях, в том числе, на каком-то молодежном съезде. Речь была составлена заранее, утверждена, где надо, вручена оратору перед самым выступлением, и Игорю оставалось только ее прочесть, что он и сделал.

Но, на его беду, в этой речи о достижениях нашего авиационного спорта, по оплошности составителя или по какой другой причине, не было упомянуто о вкладе авиаконструктора А.С. Яковлева в развитие этого самого спорта, что, конечно, явилось большой несправедливостью по отношению к Александру Сергеевичу. Ведь тогда, до появления чехословацких «Тренеров», все наши летчики-спортсмены летали только на самолетах ОКБ Яковлева (я не говорю о довоенных годах, когда имелись спортивные самолеты других конструкторов, в частности, Грибовского). Игорь обнаружил такое упущение только на трибуне, а менять что-либо в речи по тем временам не полагалось…

О происшедшем стало известно Александру Сергеевичу, и он не выразил большого желания, чтобы Егоров работал на его фирме, промолвив что-то о людской неблагодарности. Игорь узнал о такой реакции генерального конструктора через несколько лет, а тогда он только почувствовал изменившееся к себе отношение со стороны работников ОКБ.

Будь Егоров более настырным, что ли, конечно, узнал бы, почему его не берут на фирму, попытался бы объясниться или предпринял бы какие-нибудь другие действия, но он, помимо своих выдающихся способностей, обладал еще просто

феноменальной скромностью и полным отсутствием пробивной силы. Время проходило, на фирму не брали, закончился набор в ШЛИ, и остался Игорь при своем, как говорится, «пиковом интересе»…

Была у него еще одна возможность стать испытателем: снова пойти в армию и попытаться поступить в ГК НИИ ВВС. Его прежний товарищ по аэроклубу, летчик-испытатель этого института Геннадий Скибин ходатайствовал перед заместителем начальника института С.А. Микояном за своего дружка, но даже при благосклонном отношении Степана Анастасовича, выдающегося летчика-испытателя и человека, разбирающегося в летчиках, нашлись причины, по которым Игоря не сочли возможным зачислить в штат ГК НИИ.

Все-таки Егоров стал испытателем, его приняли в КБ, занимающееся испытаниями специального оборудования на разных типах самолетов. Сначала Игорь летал на Як-40 и Ан-26, потом к ним добавились МиГ-21 и МиГ-23, и стал он летать на всех этих машинах.

По своим делам он часто бывал в Жуковском и приходил к нам домой. Тогда в семье был праздник! Бывало, засиживались до утра, у него уже глаза закрываются, а он все играет и поет… Душевный он был человек, мои сыновья так к нему и липли. Простой, веселый, всегда готовый сделать что-либо хорошее, он навсегда остался в моей памяти.

Разбился Егоров на самодельном самолете, построенном в Куйбышевском авиационном институте. Несмотря на то, что Игорь работал испытателем, опыта испытаний самолетов он не имел, испытывал оборудование и не мог достаточно объективно определить, что может делать никем не исследованный аппарат. Выполняя маневр, Игорь сорвался в штопор, парашюта на этом самолете не полагалось, т. к. летает он невысоко, при ударе о землю Егоров получил тяжелую травму и умер.

Есть у меня дома старая, треснувшая вдоль и поперек гитара. Купили новую, старую я хотел выбросить, но Саша, старший сын, сказал: «Папа, ты что? Ведь на ней играл сам Игорь Егоров!». Так пусть позвенит еще гитара, помнящая пальцы и голос этого замечательного человека.

Когда после первых сборов в Запорожье мы приехали в Москву, Владислав Лойчиков предложил мне до отъезда в Новосибирск остановиться у него. Так я оказался в Марьиной Роще, в крошечной комнатенке угрюмого кирпичного дома, где Слава жил с мамой Татьяной Петровной и женой Валюшей, необыкновенно радушными и гостеприимными, как и он сам. С этого дня началась наша дружба с выдающимся летчиком и

человеком большой души, будущим Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем СССР, серебряным призером чемпионата мира, дважды обладателем Кубка им. В.П. Чкалова по высшему пилотажу.

Первое наше знакомство произошло гораздо раньше и при несколько необычных обстоятельствах.

В один теплый майский вечерок 1955 г., в Саранске, второкурсники ЦОЛТШ не поделили, так сказать, «сферу влияния» с первокурсниками… Нас, т. е. второкурсников, было четверо, наших оппонентов двое, и им пришлось покинуть ристалище, потерпев некоторый урон. Это «дело», не совсем обычное для ЦОЛТШ, где не знали пресловутой «дедовщины» и курсы относились друг к другу вполне нормально, получило известность среди курсантской «общественности». Стали разбираться, кто прав, кто виноват, разобравшись, извинились друг перед другом, и инцидент был исчерпан, но я запомнил фамилии тех первокурсников: Кусакин и Лойчиков.

Спустя несколько лет я увидел в газете «Советский патриот» фотографию знакомого мне парня и прочитал, что инструктор одного из московских аэроклубов Владислав Лойчиков стал победителем первого розыгрыша Кубка им. В.П. Чкалова по высшему пилотажу. Я тогда еще подумал, что этот парень, которому мы чуть не накостыляли (досталось тогда только Кусакину, как более задиристому), оказывается, здорово умеет летать…

Встретились мы снова уже в Калинине, где он запомнился прекрасным пилотажем на одноместном Z-326 «Акробат», но отношения у нас как-то не завязались: так, поговорили про самолеты, про то, про сё, и разошлись. В Запорожье было время узнать друг друга лучше и, видимо, поэтому он предложил побыть у него дома в Москве. С той поры, вот уже более тридцати лет, мы с ним дружим, и ни разу не было у нас повода не только для драки, но и для ссоры…

Владислав — летчик прирожденный, как говорят, от бога: мы ему в ШЛИ даже фамилию переделали на «Летчиков». Очень подвижный, живой, на первый взгляд, непоседливый, он преображался, когда готовился к полету. Я не раз наблюдал, насколько он собран и сосредоточен перед полетами, как тщательно «проигрывает» все на земле. Это происходило еще в сборной и пригодилось Владиславу в его работе в Летно-исследовательском институте. Очень быстро его там заметили, оценили, и Лойчиков стал весьма видной фигурой даже на фоне известных испытателей, ему доверялось проведение испытаний самолетов-истребителей на штопор, что требует высокого

профессионализма.

Чрезвычайных ситуаций на его долю выпало столько, что хватило бы на нескольких летчиков; я расскажу об одной, в которой его мастерство проявилось, как мне кажется, наиболее ярко.

В полете на самолете Су-24 крыло осталось на максимальной стреловидности, т. к. отказал механизм управления положением крыла. Посадка при такой стреловидности практически невозможна, и экипажу — Лойчикову и сидевшему на месте штурмана летчику-испытателю Виктору Васильеву, тоже бывшему пилотажнику сборной, — убедительно посоветовали катапультироваться.

Владислав, однако, не торопился выполнять указание. Он выпустил шасси, затормозился до скорости, на которой самолет еще был способен управляться, понял, что посадка будет сложной, но можно попытаться ее выполнить, и пошел к земле.

При большой стреловидности крыла на Су-24, как и на МиГ-23, управление по крену осуществляется только за счет отклонения половинок стабилизатора в разные стороны (так называемое «дифференциальное управление стабилизатором»), а на малой скорости этот способ управления неэффективен, поэтому и нельзя выполнять посадку на максимальной стреловидности крыла. К тому же со «сложенным» крылом самолет на малой скорости летит с высоко задранным носом и на посадке обязательно должен стукнуться хвостом о землю.

Поэтому Лойчикову пришлось решать непростую задачу, и шансов на её решение было не так уж много… Но Владислав все сделал, как надо, и благополучно посадил самолет.

Катапультировался он три раза: из горящего Су-24, разрушившегося Су-27 и потерявшего управляемость из-за пожара Су-15УТИ. Последнее катапультирование происходило на громадной скорости и большом числе М: Лойчиков сломал ногу и получил много других повреждений, а слушатель ШЛИ Артур Чечулин разбил голову и умер, не приходя в сознание.

Посадка в поле на учебно-тренировочном самолете Л-39 с остановленным двигателем поставила точку в летной карьере Владислава Ильича, ставшего к тому времени начальником той самой ШЛИ, куда мы с ним поступили в 1963 г. Травма, полученная при посадке (самолет налетел на незаметный с высоты земляной вал), оказалась серьезной, и Лойчикову пришлось поменять хлопотливую должность начальника школы на более спокойную.

Рассказал я о Владиславе Ильиче Лойчикове немного, но надеюсь, что это немногое даст возможность узнать об одном из

лучших летчиков-испытателей нашей страны, о котором, к сожалению, практически ничего не известно даже не очень широкому кругу читателей литературы об авиации, впрочем, как и о многих других замечательных летчиках. Нельзя не сказать об его необычайной скромности, порядочности, преданности семье и друзьям, удивительной непритязательности. Будучи одним из лучших пилотажников страны и мира, став летчиком-испытателем, он долгое время продолжал ютиться с семьей в той самой комнатке дома в Марьиной Роще, где мне для ночлега выделялось единственное свободное место на полу под столом… Слава же продолжал терпеливо ждать, когда ему соизволят дать квартиру, на которую он давно имел право.

Я рад, что после всех передряг он остался жив, растит сына Серегу и дочку Галочку, даст бог, будет растить и внуков. Рад, что мы с ним можем, хоть изредка, да встретиться, вспомнить прошлое и поговорить о настоящем и будущем.

7 июня 1963 года. Самолет Z-326, полетов — 1, время — 0 часов, 25 минут.
Тренировочный полет в зону (последний полет в аэроклубе)

На территории ЛИИ стоит небольшой двухэтажный дом, мимо которого я утром хожу на работу. Вид у дома неприглядный: краска облезла, штукатурка облупилась, кое-где видны кирпичи… Трудно представить, что в этом запущенном здании находилось одно из трех уникальных учебных заведений мира, существовавших тогда только в США, Англии и нашей стране, — школа летчиков-испытателей.

Каждый летчик стремится овладеть более современной и сложной техникой, пересесть на более мощный и новый летательный аппарат.

Я тоже этого хотел, но на что я мог надеяться? Перспектива летать на "настоящем" самолете — а в моем представлении это был реактивный истребитель или лайнер типа Ту-104 — у меня практически отсутствовала: реактивных истребителей в ту пору в ДОСААФ не было, добраться до Ту-104 при переходе в гражданскую авиацию из аэроклуба тоже надежды было мало. Поэтому я не особенно и надеялся на то, что когда-нибудь буду летать на скоростных самолетах.

Работал у нас в парашютном звене летчик-инструктор Сергей Смирнов — шикарный рыжий парень, щеголь и балагур. Мы были с ним в хороших отношениях, и как-то раз за кружкой пива он мне сказал, что в нашем отделе кадров видел письмо за подписью самого Михаила Михайловича Громова с просьбой подобрать кандидатуру, подходящую для приема в школу испытателей.

Требования к кандидатам были следующие: возраст не более 28 лет, налет 800-1000 часов, желателен налет на реактивных самолетах и высшее образование.

Конечно, мои мысли сразу приобрели определенное направление — как бы пробиться в эту школу… Налет у меня был подходящий, возраст — тоже, в институт поступить можно, реактивный налет вроде бы только желателен, но не обязателен — дай-ка попытаю счастья, авось, повезет!

Много позднее я узнал, что в те годы в Управлении летной службы Министерства авиационной промышленности,

возглавляемой М. М. Громовым, решились на эксперимент: взять в ШЛИ, наряду с военными летчиками, нескольких аэроклубовцев, вот и послали тогда эти письма-запросы.

В результате в 1957–1958 годах в школу приняли нескольких инженеров, окончивших МАИ и летавших спортсменами в московских аэроклубах. Они закончили ШЛИ, нормально работали, но судьба оказалась к ним неблагосклонной — большинство из них погибло при разных обстоятельствах.

Я послал письмо в ШЛИ с просьбой рассмотреть мое заявление о приеме и получил ответ, в коем сообщалось, что набор слушателей в данном году закончен, и ни слова не говорилось о том, подхожу ли я по своим данным.

У меня появилась какая-то надежда. Я старался побольше летать, занимался спортом и даже попытался поступить в Казанский авиационный институт — в Новосибирске было его учебно-консультационное отделение, но не прошел по конкурсу.

На следующий год я снова написал в школу испытателей, но на этот раз мне ответили вполне определенно: ввиду отсутствия налета на реактивных самолетах я не подходил к обучению в ШЛИ. Видимо, требования к кандидатам ужесточились. Можно было и расстроиться, да ведь я не очень-то и надеялся на успех… Но мне повезло, не первый и не последний раз в жизни.

Был в нашем аэроклубе интересный человек — Михаил Андреевич Волков, один из первых сибирских летчиков и планеристов, всю жизнь проработавший в учебной авиации. Летчик-инструктор, начальник штаба, замполит, преподаватель аэродинамики — какие только должности не занимал он в аэроклубе!

Очень сдержанный, суховатый, не слишком общительный, он искренне любил авиацию и привечал людей, родственных ему по духу. Старался он, чтобы летчики развивали свой кругозор, повышали грамотность, пытался применять какие-то оригинальные методы обучения, знакомил с новинками авиации, в общем, хотел, чтобы летчики-инструкторы не замыкались только на своем ремесле. Почитывал он нам и художественную литературу, относящуюся к авиации, и однажды устроил коллективную читку повести Д. В. Зюзина, о которой я упомянул в начале этих записок.

Михаил Андреевич знал о моем желании стать испытателем и посоветовал обратиться к С. Н. Анохину, чьим курсантом довелось ему быть в 30-х годах в Коктебеле, в Высшей планерной школе. Он добавил, что Анохин очень хороший и отзывчивый человек и, может быть, в чем-то сможет мне помочь — хоть посоветует, что делать. У Михаила Андреевича был домашний

адрес С. Н. Анохина — с его женой, Маргаритой Карловной, он встречался на каком-то съезде старых планеристов, — и я тут же написал письмо Сергею Николаевичу, испытывая некоторое смущение от своего нахальства…

Ответ, который я не очень-то надеялся получить, пришел на удивление быстро: Маргарита Карловна писала, чтобы я поскорее посылал документы в ШЛИ. Ошалевший от радости, посылаю документы, и через короткое время получаю их обратно с прежней мотивировкой — нет реактивного налета…

Осенью 1959 г. я впервые в жизни решил отдохнуть на Черном море. Поехал в Сочи через Москву, так как хотел навестить бывшего инструктора нашего аэроклуба Владимира Дворянкина, учившегося в ШЛИ на вертолетном отделении, куда он попал в 1958 г. не без помощи своего прежнего преподавателя в Калужской планерно-вертолетной школе ДОСААФ, имевшего авторитет в испытательных кругах.

Жил Дворянкин в подмосковном поселке Кратово, недалеко от школы испытателей; естественно, я попросил его показать мне это недоступное для многих летчиков заведение. Тогда оно еще не было недоступным в прямом смысле этого слова — находилось на неохраняемой территории, — и мы даже прошли внутрь здания. Позавидовал я Володе белой завистью, повздыхал, но на вертолетах я не летал и, конечно, не имел никаких шансов быть испытателем этих машин, да и не очень меня на них тянуло. Перед отъездом из Москвы я набрался смелости зайти к Анохину домой — просто так, на всякий случай. Хотелось посмотреть на легендарного летчика-испытателя, тем более, что я имел к этому посещению благовидный предлог: на письмо-то мое Маргарита Карловна ответила, надо и поблагодарить за участие.

Я вошел в подъезд высотного дома на площади Восстания, поднялся на пятый этаж, позвонил. Дверь открыла высокая худенькая девочка — дочь Анохиных, Наташа.

Я вошел на ватных ногах, увидел темноволосую круглолицую женщину, представился.

— Сережа, к тебе осоавиахимовец пришел, из Новосибирска! — позвала мужа Маргарита Карловна Раценская.

В коридор вышел невысокий худощавый полковник в полной парадной форме (как я потом узнал, Сергей Николаевич только что вернулся из Кремля, где он вместе с другими именитыми испытателями хлопотал об амнистии летчику, осужденному за аварию), поздоровался, пригласил в кабинет.

Плохо я тогда соображал, что говорю, волновался очень. Ешё бы! Напротив меня, совсем близко — можно рукой потрогать — сидит сам Анохин, человек-легенда, знаменитый испытатель, а я,

рядовой инструктор сибирского аэроклуба, заплетающимся языком пытаюсь рассказать ему о своей мечте, о своем желании испытывать самолеты, не имея, увы, формальных данных для этого.

Что же мог сделать для меня Сергей Николаевич? Ходатайствовать за парня, которого он видит впервые? Конечно, я не надеялся на это, главным для меня в тот момент было то, что я общаюсь с Анохивым, разговариваю с ним.

Но совет мне Сергей Николаевич все же дал: пойти в школу и поговорить с ее начальником Иваном Петровичем Полуниным, и пообещал, что он обо мне Полунину скажет. Счастливый, что познакомился со знаменитым летчиком, я покинул этот дом, попросив разрешения иногда напоминать о себе, на что Сергей Николаевич очень просто ответил, что будет рад, если чем-то сможет быть мне полезным.

На другой день я был в школе, но поговорить с И. П. Полуниным толком не удалось, так как произошла авария школьного вертолета, пострадали люди, и у начальника школы времени для меня, естественно, не нашлось. Единственное, что он мог мне сказать, это то, что в 1959 г. набора в ШЛИ не будет, когда планируется следующий набор, неизвестно; утешением для меня было, что Иван Петрович прямо мне не отказал — видимо, как-то сыграло свою роль участие С. Н. Анохина в моем деле.

Воспользовавшись разрешением Сергея Николаевича, я позвонил ему, рассказал о встрече с Полуниным и попросил, если можно, держать меня в курсе насчет набора в школу; он охотно согласился, и мы договорились, что я регулярно буду звонить ему из Новосибирска.

Прошло много лет, а мне и сейчас стыдно за свою тогдашнюю настырность, но в молодости не очень соображаешь, как политичное себя вести, да и очарован я был простотой и внимательным отношением Анохина. Сергей Николаевич, человек глубоко порядочный и принципиальный, не мог и не хотел воспользоваться своим авторитетом для "проталкивания" в школу испытателей летчика, на самом деле не имеющего особенных данных для этого.

В ШЛИ предпочитали брать подготовленных военных летчиков, летающих на современных самолетах, имеющих опыт полетов в сложных погодных условиях, опыт боевого применения, а тут просится в испытатели пилот, летающий только на легких поршневых машинах, для которого Ан-2 — уже корабль!

Так что, звоня Анохину, я понимал, что мне особенно рассчитывать не на что, но для меня и так уже было много — слышать его какой-то очень своеобразный, негромкий, душевный

голос и ощущать участие к себе этого человека.

Положение изменилось, когда я попал в сборную. Я видел, что Анохину это приятно, чувствовалось, что я заинтересовал его уже не просто как летчик, мечтающий об испытательной работе, а как человек, выбравший свой путь к осуществлению своей мечты и усердно этот путь прокладывающий.

Сам выдающийся пилотажник, Сергей Николаевич ценил в летчиках стремление овладеть искусством высшего пилотажа и понимал, что летчик, достигший в этом деле какого-то успеха, сможет неплохо выполнять и другую работу.

Как-то в Тушино на аэродроме появилась бело-голубая "Волга", из нее вышли генерал А. К. Пахомов — начальник всей авиации ДОСААФ — и С. Н. Анохин. Понаблюдали они за полетами — наша подготовка к чемпионату подходила к концу, и работали мы неплохо, — поговорили с тренерами и уехали. Как я узнал впоследствии, в этот день Сергей Николаевич написал мне рекомендацию в школу испытателей.

При оформлении документов в школу мне показали эту рекомендацию, и я на всю жизнь запомнил несколько строчек, написанных очень аккуратным почерком, и всю жизнь благодарен Сергею Николаевичу Анохину за его помощь, считаю его своим крестным отцом, благославившим меня на выбранный путь. Несомненно, рекомендация "самого Анохина" сыграла решающую роль в моем зачислении в ШЛИ, хотя были и другие немаловажные факторы.

После чемпионата меня сердечно встретили в доме Анохиных — и поздравили, и посочувствовали, — и Сергей Николаевич посоветовал мне увидеться с начальником Управления летной службы МАП Л. В. Чистяковым, который обо мне уже знал.

Леонид Васильевич встретил меня весьма любезно, предупредил о большом конкурсе в ШЛИ и, в свою очередь, предложил съездить в школу, познакомиться с её руководством и инструкторами. В общем, я увидел, что мной заинтересовались.

Заместитель начальника школы Михаил Кондратьевич Агафонов, посмотрев мою летную книжку, сказал, что с таким налетом — а у меня к тому времени было около 1700 часов и почти 7000 полетов — я для ШЛИ вполне подходящий человек; об отсутствии реактивного налета уже никто не вспоминал…

В Новосибирске я извелся от нетерпения — ждал вызова из школы. Работал, готовился к будущим соревнованиям, участвовал в показательных выступлениях, но мысли были об одном: примут ли в школу.

В самом начале 1963 г. пришел долгожданный вызов: я приглашался для проверки техники пилотирования на

МиГ-15УТИ. Для меня это выглядело несколько диковато — какая может быть проверка на самолете, который я видел только со стороны, ни разу даже в кабине не сидел! — но тут уже начиналась специфика школы. Почитал я все, что мог найти, об этом самолете и полетел в Москву.

Собралось нас — «досаафовцев» — трое: Лойчиков, Юрий Абрамович и я. Все мы имели примерно равные шансы: Лойчиков и я были инструкторами аэроклубов, членами сборной страны. Абрамович, хотя и не являлся профессиональным летчиком, имел большой летный опыт, много лет пролетал в аэроклубе спортсменом-летчиком и инструктором-обшественником, участвовал в парадах в Тушино, даже имел за это орден.

Кое-какие преимущества и Владислав, и Юрий передо мной имели: Слава на три года моложе, студент-вечерник МАИ, да и спортивных достижений побольше: Юра работал ведущим инженером в ЛИИ, принимал участие в летных испытаниях, его хорошо знали, и он досконально знал всю обстановку в школе.

Закончилась затея с нашей проверкой тем, что слетал на МиГ-15УТИ только Абрамович, нас же с Лойчиковым отправили восвояси, сказав в утешение, что примут и так, без проверки… Дело в том, что для прохода на испытательный аэродром нужно иметь соответствующий документ, о котором у себя в аэроклубах мы и не слыхали. Пришлось ехать домой несколько огорченными тем, что не удалось полетать на реактивном истребителе.

Кончилась зима, прошла бурная сибирская весна, начались интенсивные полеты с курсантами и спортсменами. Я много летал "на себя", готовил ребят к соревнованиям. Регулярно звонил в ШЛИ, но ничего определенного мне не говорили, советовали набраться терпения.

Наступил июнь. В очередной раз я пришел на переговорный пункт, заказал Москву и услышал в трубке, что мне необходимо уволиться с работы и ехать в Жуковский, так как приказ о моем зачислении в ШЛИ уже подписан.

Как я шел с почты — плохо помню. Помню, что очень боялся поскользнуться в грязи и сломать ногу…

Слетал я в последний раз на "Тренере", накувыркался вдоволь, попрощался с аэроклубом, где научился летать, где семь лет учил летать других, получил теплые напутствия и обещание принять меня обратно в любое время, если мне не пофартит в новой жизни, и улетел в Москву. Так я оказался в том двухэтажном доме — не таком запущенном, как сейчас, — мимо которого часто теперь прохожу.

30 августа 1963 года. Самолет МиГ-15 УТИ, полетов — 2, время 0 часов 16 минут. Самостоятельный вылет

Приняли нас, "счастливчиков", в ШЛИ пятнадцать человек. "Счастливчиков" — потому что крепко нам повезло и не видать бы большинству из нас школы, если б не некоторые обстоятельства. Вот уж, действительно, не было бы счастья, да несчастье помогло…

Дело в том, что из-за карибского кризиса в октябре 1962 г. из ВВС и ПВО наотрез отказались отпускать летчиков, хотя бы и в школу испытателей. А желающие поступить туда были, и какие!

Л. В. Чистяков показал мне список кандидатов в школу: там числились сплошь военные летчики, летавшие на МиГ-21, Су-9 и прочих новейших по тому времени самолетах, так что ознакомление с этим списком лишний раз заставило меня осознать свое ничтожество и справедливо оценить свой мизерный шанс…

Поэтому руководству УЛС пришлось подбирать другие кандидатуры из числа менее презентабельных соискателей, и попали в школу испытателей пятнадцать человек, по выражению одного из инструкторов, "котов в мешке"…

Только Игорь Волк и Леонид Королев пришли из армии — удалось им как-то уломать свое начальство, не без помощи знаменитой летчицы Валентины Степановны Гризодубовой, на которую и тот, и другой "вышли", я думаю, таким же образом, как и я на С. Н. Анохина: все остальные были "цивильными".

О нас — "аэроклубовцах" — я уже сказал. Владимир Аверьянов, Станислав Близнюк, Адольф Щелкунов, Виктор Пузанов, Петр Левушкин и Николай Головастиков летали в аэрофлоте, куда попали иные после демобилизации, другие после окончания училищ ГВФ, Игорь Ноздрачев после армии работал инструктором на МиГ-15 в учебном центре, Валентин Енютин уже имел опыт испытательной работы в НИИ, занимающемся разработкой радиолокационной техники, Юрий Мазонов пробился в школу из гидроавиации, Альберт Иванов, бывший летчик ПВО, после демобилизации служил участковым милиционером. Из всех нас только Щелкунов летал на сверхзвуковом самолете — на МиГ-19. Остальные и близко к ним не подходили…

Вот какой народ собрался в нашей команде, было от чего прийти в уныние нашим инструкторам.

Однако не всегда жизнь следует логическим законам: из этой группы, поспешно набранной из людей, казалось бы, не совсем подходящих для школы летчиков-испытателей, за все прошедшие годы не разбился никто! Подобного набора за всю историю существования ШЛИ не было, в некоторых выпусках погиб каждый второй, а в некоторых в живых осталась треть…

Трудно понять, почему так случилось. Сначала я пытался объяснить себе этот факт тем, что в нашем наборе подобрались люди, уже "битые" жизнью, по многу лет терпеливо надеявшиеся стать испытателями, понимавшие, что их шансы весьма невысоки, и, когда их мечта осуществилась, они с повышенной ответственностью отнеслись к делу. Но другие, кому не повезло, кто погиб, тоже почти все пробивались в испытатели с трудом и тоже относились к работе серьезно. Наверное, нам просто повезло — другого объяснения я не нахожу…

В итоге поработали "коты в мешке" совсем неплохо: почти все пролетали на испытаниях по два десятка лет. кое-кто и больше, десять человек дослужились до звания "Заслуженный летчик-испытатель СССР", четверо стали Героями Советского Союза, а Игорь Волк даже слетал в космос!

Продолжу рассказ нашей жизни в школе летчиков-испытателей.

Обустроившись в уютных "финских" домиках общежития, наскоро познакомившись друг с другом, мы собрались на первую встречу с руководством школы. В класс вошел здоровенный человечище с кудлатой головой — уже знакомый мне М. К. Агафонов, — сел, положил на стол внушительные кулаки и произнес, вернее, прогремел примерно следующее:

— Вам здорово повезло. Теперь все в ваших руках, от вас зависит ваше будущее. Цацкаться с вами не будем: два, три контрольных полета — и должны быть готовы лететь самостоятельно на любой технике. Будете пьянствовать, безобразничать — выгоним.

Вот и все. Скромненько, как говорится, но впечатляюще… Пить, плохо себя вести мы как-то не намеревались, не для того годами пробивались в эту школу, но вот лететь на незнакомой технике после двух контрольных полетов казалось чем-то из области фантастики.

В обычной авиации летчика, регулярно летающего на одном типе самолета (вертолета), замучают контрольными полетами и проверками: после отпуска, болезни, переезда на новое место службы, при переходе на другое упражнение и т. д. и т. п., а здесь

садись и лети, на чем не только ни разу не летал, но порой и не видел!

Я в аэроклубе выполнял по тысяче и больше полетов в год, но после отпуска исправно получал свои десять контрольных полетов, прежде чем начать самостоятельную тренировку. Годами изучая один и тот же самолет, мы каждый раз перед зимними и летними полетами проводили летно-технические конференции, обсуждая проблему: как пользоваться подогревом воздуха в карбюраторе, как рулить на лыжах и не встать на нос при торможении на колесах… А тут — такие требования! Туда ли мы попали, справимся ли?

Мы, конечно, представляли, что методика обучения в ШЛИ отличается от обычной, по которой принято готовить летчиков, но в то, что будет представлена такая самостоятельность, поверить было трудно. Однако делать нечего, пришлось принять все к сведению и исполнению.

Оставалось пройти еще одно испытание — медкомиссию. В аэроклубе и сборной медицина ко мне претензий не имела, так что волновался я не больше обычного, идя в поликлинику ЛИИ.

Прохожу специалистов, все в порядке, на очереди — осмотр у отоларинголога. Врач поставила меня в угол, велела заткнуть одно ухо и приготовилась шептать положенные испытательные слова, но тут, как оказалось, на мое счастье, ее куда-то вызвали. Дело продолжила молоденькая медсестра, начала свое шептание, но я слышал ее слова плоховато: мешало то ли бульканье кипящей воды в какой-то медицинской кастрюльке, то ли звяканье железяк за открытым окном: может, шептала она тише обычного, но скорее всего, сказались последствия старой звуковой травмы от стрельбы из проклятого ШКАСа.

Девушка сочувственно посмотрела на меня и сказала, что меня могут забраковать, так как мой слух ниже нормы.

Дыхание мое остановилось, свет в глазах померк… Господи! Неужели все! Стоять на пороге мечты, столько лет добиваться цели и в последний момент потерпеть крах! Худо мне было…

Вошла врач, спросила сестру, как у меня дела, и я услышал: "Нормально, все в порядке". Обмякший от пережитого, я вывалился из кабинета, забыв поблагодарить свою спасительницу… Потом, правда, я опомнился, заходил в поликлинику, чтоб её найти, но больше ее не видел.

Вскоре состоялось знакомство с инструкторами. Мне они представлялись почти полубогами да и на самом деле были людьми незаурядными. Лев Васильевич Фоменко, Николай Иванович Нуждин, Михаил Михайлович Котельников, Георгий Сергеевич Тегин, Виктор Иванович Кирсанов, начлет Михаил

Кондратьевич Агафонов — летчики с большим опытом испытательной и инструкторской работы, они могли и умели дать нам то, что может потребоваться в работе летчика-испытателя и, главное, приучить к самостоятельности, дотоле нам неведомой.

Игорь Волк, Станислав Близнюк и я попали в группу Н.И.Нуждина, могучего кряжистого полковника с индейским профилем, весьма жесткого и требовательного инструктора, как выяснилось впоследствии. Познакомившись с нами, Николай Иванович сказал слова, справедливость коих подтвердилась моим последующим опытом. Примерно, это звучало так: "Если вы будете работать хорошо, то не ждите похвалы, так как испытатель работать плохо не может. Незамеченными не останетесь, будут и признание, и уважение. Но, если провинитесь (тут он употребил другое, менее благозвучное слово), знайте, что потом очиститься будет очень трудно, помнить ваш "ляп" будут долго, возможно, всю вашу жизнь. Так что все в ваших руках", — повторил он слова М. К. Агафонова.

По предварительному плану, месяца два нас должны были учить всяческим наукам, вплоть до высшей математики, и только после этого начинались полеты, но нашу группу Николай Иванович "вытянул" на аэродром через месяц, а потом и другие инструкторы не могли усидеть без дела.

Методика обучения у Н.И. Нуждина была своеобразной: он показывал в полете только особенности пилотирования того или иного самолета, какие-нибудь сложные режимы, ранее нами не выполнявшиеся, в остальном же представлял нам полную самостоятельность. На земле он тоже не "стоял над душой", мы должны были сами изучать технику, инструкции, описания, тренироваться в кабинах. К инструктору полагалось обращаться только тогда, когда все остальные возможности познавания были исчерпаны. Но если в чем-то допускалась оплошность, то немедленно разражалась гроза. Меня, уже привыкшего к своему более-менее привилегированному положению в аэроклубе, брала оторопь, когда приходилось выслушивать сентенции грозного инструктора…

Не забуду, как однажды, после первых контрольных полетов на Ил-28, Николай Иванович посулился прогнать меня с аэродрома, если я и в дальнейшем буду допускать ошибки, которых, по его мнению, нормальный летчик делать не может. По правде говоря, дело тут было не в ошибках, а в том, что инструктор увидел меня перед полетами не за изучением инструкции, а за игрой в нарды… От такой перспективы у меня начали дрожать ноги на педалях, но с духом я все-таки собрался, и мое изгнание с аэродрома не состоялось.

Первое время инструктор ко мне присматривался, держал, так сказать, "на коротком поводке" — на первых трех типах: МиГ-15, Ил-12 и Ил-28 я получил вывозных полетов побольше, чем Волк и Близнюк. Но на всех последующих самолетах количество "вывозных" ограничивалось двумя-тремя полетами, как и предрекал нам Михаил Кондратьевич.

Вообще учеба в ШЛИ воспринималась мной, как сказочный сон. Представьте себе: инструктор говорит, что через два-три дня тебе предстоит вылет на МиГ-19. Громоздишь около себя гору инструкций, тренируешься в кабине, сдаешь зачеты и через три дня сидишь в этом красивом, мощном истребителе, просишь разрешения на запуск двигателей, причем надо лететь одному, без инструктора, так как "спарки" этого самолета нет. Каково мне, кроме легких самолетиков с полотняной обшивкой ничего в жизни не видевшему, пережить эмоции, связанные с этим полетом! Но переживал, как-то справлялся…

Должен сказать, что летать на реактивных самолетах, особенно на истребителях, мне показалось не так уж и трудно, а, может быть, как это ни парадоксально, в чем-то и проще, чем на поршневых самолетах. К скорости перемещения земли на взлете и посадке быстро привыкаешь, расстояние до земли на этой скорости определяется легко — если смотреть, куда надо, — влияние ветра сказывается меньше, к тому же все скоростные самолеты имеют шасси с передней стойкой, что облегчает выполнение взлета и посадки. Обзор на большинстве реактивных самолетов хороший, вибрация и шум двигателей в кабине несравнимо слабее, чем на поршневых, поэтому полет на реактивном самолете много комфортабельней.

К своему удивлению и огорчению, первое время я с трудом переносил перегрузки на пилотаже: казалось, мозги оседают под черепной коробкой, и очень хотелось, чтобы эта пытка поскорей закончилась… Для меня это было тем более неожиданно, что я свободно переносил большие перегрузки на акробатическом пилотаже — они достигали 7–8 единиц, а при переходе из "обратных" фигур в "прямые" перепад перегрузок мог быть 12–13 единиц! Дело здесь было в том, что на спортивных самолетах продолжительность воздействия перегрузки измеряется секундами, а на реактивном истребителе — десятками секунд, переносимость же умеренных, но длительных перегрузок хуже, чем больших кратковременных. Но организм быстро привык, и мне уже хотелось подольше пилотировать чудесный реактивный истребитель.

Тяжелые самолеты поначалу были мне не совсем послушны — у них, естественно, более медленная реакция на отклонение

рулей, я же привык, чтобы машина слушалась малейшего движения ручки, но потом я научился соразмерять скорость реакции самолета со скоростью отклонения рулей и начал входить во вкус пилотирования большого, тяжелого самолета.

Мы летали практически на всех серийных истребителях и на большинстве типов эксплуатируемых в то время тяжелых машин, и было довольно интересно пересаживаться с Ту-16 на МиГ-21, к примеру. Но все-таки большее удовольствие я испытывал при полетах на истребителях.

Особенно по душе мне пришелся МиГ-19 — приземистый, на широко расставленных ногах, с длинными, сильно скошенными назад крыльями, мощный и верткий самолет. К тому же вылетать на нем пришлось без провозных полетов, как я уже сказал выше. Впервые я узнал, что такое форсажный режим работы двигателей, что такое полет на "сверхзвуке", именно на МиГ-19.

В очередном полете в зону, в наборе высоты я включил форсаж: что-то толкнуло меня в спину, резко изменился звук работы двигателей, и могучая сила потащила самолет вперед. Задираю нос машины к небу — а скорость все растет, уже и ноги мои выше головы — а самолет разгоняется… Пока я пытался справиться с машиной, проскочил заданную высоту аж на два километра! "Вот это да! — подумал я, — на таком жеребце надо думать побыстрее, с "запасом".

Полет на "сверхзвуке" не произвел на меня особого впечатления — прыгнули вверх стрелки высотомера и вариометра, потише стало в кабине. Только гордость взыграла — смотрите, люди: я, еще вчера редко видевший на приборе скорость более 300 км/час, лечу быстрее звука!

Трудно мне давался заход на посадку по приборам. Собственно сам полет в зашторенной кабине или в облаках сложности для меня не представлял — "под шторкой" в аэроклубе летали много и совсем неплохо, учитывая примитивное приборное оборудование легких учебных самолетов, — но заход на посадку по радиосредствам я знал только теоретически, так как никаких средств захода и посадки на наших травяных аэродромах не существовало. Как я ни старался, как ни пытался удержать стрелки радиокомпаса и курсо-глиссадных указателей в нужном месте, чувствовал, что не получается требуемой чистоты полета, не хватало внимания, был слишком напряжен.

Прошло много лет, много раз мне приходилось заходить на посадку и приземляться при очень плохой погоде, имея соответствующую подготовку, но всегда этот элемент полета был для меня самым сложным.

Видимо, учить летчика выполнению захода на посадку по

приборам следует как можно раньше, что подтверждается на примере молодых летчиков, приходящих к нам на фирму из армии. Я, не стыжусь в этом признаться, порой завидовал, как спокойно и уверенно они заходили на посадку, не видя земли, но и не смущаясь ее близостью.

Не все шло у нас гладко, случались и "проколы".

Однажды в первом самостоятельном полете Владислава Лойчикова на МиГ-21У (я сидел в задней кабине) после взлета и уборки шасси резко упала тяга двигателя. Я заметил, что при этом РУД (рычаг управления двигателем) пошел назад, и подумал, что Слава определил какую-то неисправность и решил садиться, что при нашей пятикилометровой полосе было вполне возможно, но удивился, почему он не выпускает шасси, так как при посадке на бетон "на брюхо" стесало бы нам зады до макушки… Моя рука потянулась к ручке выпуска шасси, но в этот момент РУД двинулся вперед, тяга возросла, и мы от самого бетона потихоньку полезли вверх. С земли вежливо поинтересовались причиной такой манеры взлета; Слава ответил, что все в порядке, а мне через некоторое время сказал: "Боб, а я тебя чуть не убил". О себе он, видимо, забыл…

После посадки стали разбираться, в чем дело. Лойчиков толком ничего объяснить не мог, говорил, что упали обороты и он решил садиться, а потом на всякий случай двинул РУД вперед, и двигатель исправно увеличил тягу. Решили, что после уборки шасси летчик зацепил РУД отворотом рукава куртки, и РУД, не стоявший на защелке (мы взлетали на максимальном режиме двигателя, не на форсаже), пополз назад. Провели "следственный эксперимент" — все сходится. Так это дело и окончилось. Славу особенно ругать не стали, посоветовали и ему, и другим повнимательнее работать с оборудованием кабины.

Юрий Абрамович привез из полета на МиГ-19 несколько сосновых веток на стойках шасси… В этот день облака над аэродромом повисли метрах в трехстах, что позволило нам выполнять полеты, но с той стороны, откуда происходил заход на посадку, облачность резко понижалась, а превышение местности в том районе составляло около семидесяти метров над уровнем аэродрома, поэтому там облака фактически стлались по земле. Юрию разрешили снижение для захода на посадку намного дальше положенного расстояния, спутав метку его самолета на локаторе с меткой другого самолета, находящегося ближе.

В результате получилось, что летчик, имея на своем приборе высоту относительно аэродрома, на самом деле оказался в облаках на меньшей реальной высоте. Радиовысотомер не работал, да и психологическое состояние пилота, надо полагать,

было не ахти какое: по данным, передаваемым с земли, впереди вот-вот должна показаться взлетно-посадочная полоса, ниже трехсот метров самолет уже должен выйти из облаков, а тут и высота меньше, и аэродрома нет…

Когда самолет вывалился из облаков, Юра увидел под собой верхушки сосен, за одну из которых, видимо, самую здоровенную, он и зацепил выпушенным шасси.

Хотели Абрамовича за это крепко "забодать", но после трезвой оценки той непростой обстановки, в которой летчик оказался не без "помощи" руководителя полетов, решили особой строгости не проявлять. Юрий Гарриевич Абрамович успешно закончил ШЛИ, ровно четверть века испытывал истребители на Луховицком авиационном заводе, побывал в переделках, из которых достойно выходил, спасая самолет, а однажды благополучно посадил истребитель с отказавшим двигателем на свой аэродром, что удается далеко не всем. Он дослужился до начальника летной службы завода, стал заслуженным летчиком-испытателем СССР, одним из авторитетнейших испытателей МАП.

При всех своих заслугах он остался скромным, непритязательным человеком, справедливым, с высокой профессиональной культурой. Мы дружим с ним с тех далеких лет, и он всегда был со мною рядом в тяжелые периоды моей жизни.

Давал "маху" и я.

Как-то раз при заходе на посадку на "короткую" полосу (на аэродроме было две ВПП — одна длиной более пяти километров, другая около трех) на Ил-28 с одним задросселированным по заданию двигателем мне не удалось погасить перед приземлением излишнюю скорость. Полоса проносилась подо мной, не желая приближаться, скорость все еще была велика, и стало ясно, что я приземлюсь где-то во второй половине ВПП.

Пока я размышлял, уходить ли мне на второй круг или все-таки примоститься с этого захода, в наушниках раздался энергичный фальцет штурмана-инструктора Валерия Федоровича Токаева, весьма убедительно советовавшего мне не приземляться. Дал я обороты и благополучно улетел. Видимо, многоопытный штурман лучше меня понимал, чем грозит нам такая посадка…

Я до сих пор удивляюсь мужеству и терпению наших штурманов-испытателей, бортмехаников и бортрадистов: Валерия Федоровича Токаева, Ивана Васильевича Ламтева, Вильяма Александровича Михайловского, Дмитрия Свирина, Николая Красильникова, Исханова (к сожалению, не помню его имени), тому, что они, не имея возможности вмешаться в управление,

летали с такими "бойцами", как мы, вверяя нам свою жизнь.

Были у меня и другие случаи, в частности, посадка на Су-9У на повышенной скорости, когда я, не совсем разобрав, что мне говорил по СПУ (самолетное переговорное устройство) инструктор, "приложил" этот самолет к бетону чуть ли не на 400 км/час. Тормозной парашют на такой скорости выпускать нельзя — оторвется, поэтому пришлось пробежать почти всю полосу, прежде чем можно было им воспользоваться. Долго нам поливали колеса водой после остановки, а что наговорил мне Николай Иванович, приводить здесь не буду…

Но одним фактом я мог бы и гордиться, если б он был воспринят как нечто выдающееся, а не как заурядное, привычное в практике испытателей событие.

Сразу после взлета на Ту-16 отказал правый двигатель: "посыпались" обороты, стала увеличиваться температура газов. Бортинженер, сидевший на месте командира огневых установок, завопил: "Выключай правый!" Я быстро выключил двигатель, не успев сообразить, что на одном двигателе, практически сразу после отрыва да еще почти с полной заправкой лететь будет трудновато. Но самолет летел, потихоньку удаляясь от земли. Я доложил о случившемся на командный пункт. Нуждин, в этот день там дежуривший, каким-то очень спокойным, даже ленивым голосом сказал, чтобы я все делал, как всегда, только скорость держал бы километров на пяток побольше. Мы зашли на посадку и нормально приземлились.

Я, чего скрывать, ждал если не поцелуев, то хотя бы крепких, мужских объятий, но все вели себя так, как будто бы ничего особенного не произошло — на разборе полетов были отмечены мои правильные действия в сложной обстановке, и только.

Так я еще раз почувствовал разницу восприятия событий в обычной и в испытательной летной работе: экстраординарное событие в обычной авиации воспринимается как обычное дело среди испытателей.

На самолетах с двойным управлением мы, как правило, летали со слушателями своей группы; мне очень нравилось летать с Близнюком.

Бывший инструктор Ейского училища летчиков-истребителей морской авиации, он и вид и повадки имел моряцкие, за что был немедленно прозван "боцманом"… Летал он очень мягко, если можно так выразиться, вкрадчиво и очень чисто; инструктор всегда сажал меня к Славе на место второго летчика, и я внимательно наблюдал, как он работает, в чем секрет такого точного и чистого пилотирования. Если же я вылетал самостоятельно на самолете с двойным управлением, то вторым

летчиком обычно был Близнюк и иногда Волк. Так мы и летали, набираясь опыта и чему-то учась друг у друга.

Отлично летавший на истребителях, Вячеслав после школы стал работать на фирме Ильюшина, так как полетал там вторым пилотом на испытания и ему на этой фирме понравилось, да и медицинские требования на дозвуковых самолетах не такие высокие. Он правильно рассчитал: прошло более двадцати пяти лет, а Вячеслав все еще летает, да не простым испытателем, а шеф-пилотом знаменитой фирмы, получил звание заслуженного летчика-испытателя СССР, стал Героем Советского Союза. Полеты в Антарктиду, в Арктику, участие в международных выставках, множество серьезнейших испытательных работ — все это на счету Вячеслава Григорьевича Близнюка, заметно погрузневшего, но все с такой же "боцманской" походочкой, моего однокашника по незабываемой поре учебы в ШЛИ.

Как-то осенью 1963 г. в школу приехал Г.А.Седов, бывший в то время заместителем главного конструктора по летным испытаниям КБ А.И. Микояна, и нескольких слушателей, в том числе и меня, вызывали поочередно к начальнику школы Александру Сергеевичу Розанову для беседы с Седовым. Цель его посещения была понятна: подобрать кандидатуру для фирмы, но я не строил иллюзий на свой счет и поэтому вошел в кабинет без особого волнения, но с любопытством.

За столом сидел худощавый человек в синем костюме, негустые светлые волосы, зачесанные назад, открывали высокий лоб с большими залысинами. Это и был знаменитый Григорий Александрович Седов, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, бывший шеф-пилот КБ А. И. Микояна. Я. конечно, знал о нем, читал все, что о нем было написано в литературе об испытателях, но никогда прежде не видел.

Григорий Александрович спросил меня, на чем я сейчас летаю: узнав, что я начал осваивать МиГ-19, поинтересовался моим мнением об этой машине. Я, по мере своих познаний, дал краткую оценку. Вдруг Г. А. Седов спросил, как бы я отнесся к предложению работать у них в КБ. Признаться, я растерялся и не мог сразу дать определенный ответ: промямлил что-то о своем хилом налете, имея в виду реактивный… На что Седов, рассмеявшись, заметил, что у него в начале испытательной работы налет был раз в десять меньше. Ну, я пробормотал, что буду рад, если пригожусь на фирме.

Когда я поступал в ШЛИ, то не очень задумывался, где мне придется работать. Конечно, больше хотелось летать на истребителях, но не стал бы отказываться и от тяжелых машин. Очень был бы доволен, если бы пришлось работать в

Новосибирске — там жила мать, родственники, все было знакомым и привычным. Сибирь я любил, чувствовал там себя прекрасно, завод им. В.П. Чкалова имел репутацию солидного предприятия, и я мог надеяться на интересную работу.

Но в Новосибирске тогда выпускали Як-28, на которых имелось существенное, в отличие от других самолетов, ограничение роста летчика сидя — из-за конструкции катапультного кресла. Заголовник кресла при катапультировании превращался в подобие рыцарского забрала, защищающего лицо летчика от воздушного потока, и если сидящий летчик был чуть повыше установленного предела, то это "забрало" могло крепко врезать по затылку. Поэтому в Новосибирске и Иркутске, где выпускались такие самолеты, предпочитали невысоких летчиков.

Таким образом, Сибирь отпадала, но меня могли послать и на другие заводы. Конечно, наиболее интересной и престижной была работа в ЛИИ или КБ, но мне казалось, что "досаафовцу" (как нас прозвали в школе) да еще не московскому жителю попасть туда шансов маловато, хотя знал, что по своей летной и теоретической, так сказать, успеваемости я не хуже других слушателей школы. И вот — такое предложение от самого Г.А. Седова! Но впереди предстояло почти два года учебы и обольщаться соблазнительной перспективой не следовало — многое еще могло случиться…

Я продолжал учиться, старался это делать хорошо и не особенно забивал себе голову мыслями о будущем. Мы начали летать уже на совсем современных по тому времени самолетах: МиГ-21, Су-7 и Су-9, Эти машины сравнительно недавно вошли в серию, так, МиГ-21 стал выпускаться с 1958 г. Летать на них было очень интересно, они разгонялись до двойной звуковой скорости, набирали высоту почти двадцать километров. Впервые я летал в высотном компенсирующем костюме и гермошлеме, видел темно-синее небо, совсем не "усеянное звездами" (как иногда пишут), и землю, очень красивую с такой высоты.

Перед полетами на "стрелах", как в обиходе называли в ЛИИ эти самолеты, чуть было не случилось событие, могущее для многих из нас иметь весьма неприятные последствия.

Для полетов на большую высоту требовалось пройти тренировку в барокамере с "подъемом" на двадцать пять километров, но барокамера ЛИИ не очень подходила для подобных процедур, в ней даже не было специального креста — стоял обычный стул. Поэтому начальник школы решил отправить нас на барокамерную тренировку в ЦНИАГ (Центральный научно-исследовательский авиационный госпиталь ВВС), что вызвало вполне обоснованную панику среди нашего брата.

По правилам, существующим в этом учреждении, любой подъем в барокамере производится только после прохождения полного цикла медицинских исследований, а ЦНИАГ славился драконовскими требованиями к летчикам, туда попадавшим. Ясно, что направление в этот госпиталь не сулило нам ничего хорошего… Возможно, страхи наши были преувеличены и обследование мы бы прошли нормально, но абсолютное большинство летчиков старается лишний раз не иметь дела с медициной, особенно в таком заведении, как ЦНИАГ.

На наше счастье, заместитель начальника школы по науке Валентин Алексеевич Новиков отговорил А. С. Розанова от его "благого" намерения, и мы прошли тренировку в барокамере ЛИИ. "Поднимались" на большую высоту в соответствующем снаряжении, при срабатывании натяжных камер компенсирующего костюма руки и ноги стремились выпрямиться — на стуле не усидеть! — да и дышать, преодолевая большое избыточное давление в гермошлеме, тяжело. В общем, удовольствия мало, но после этих мучений нам записали в медицинские книжки разрешение летать на любой высоте.

Довелось мне в школе испытателей заняться вроде бы забытым делом — выступить в соревнованиях по самолетному спорту на первенстве Московской зоны. Лойчиков не стал участвовать из-за загруженности в школе, ну, а меня и Абрамовича начальство отпустило.

В команду, кроме нас, вошел Валерий Молчанов — инженер ЛИИ, способный летчик-спортсмен, и два инструктора Коломенского авиаспортклуба Громов и Ворошилов. Молчанов впоследствии пробился в ШЛИ, закончил ее, работал на фирме А. Н. Туполева и погиб в известной катастрофе Ту-144 во Франции, где он был вторым пилотом у Михаила Козлова, Героя Советского Союза, одного из ведущих испытателей фирмы.

В деревне Карабчеево, где был аэродром этого клуба, мы увидели, во что превратился когда-то знаменитый — в нем получили начальную подготовку несколько десятков будущих Героев Советского Союза — аэроклуб. Инструкторы сами себе готовили на костре пищу, косили траву на аэродроме — один на косилке, другой — на тракторе — вместе с немногочисленными механиками готовили к полетам самолеты, летали с курсантами и еще тренировались к соревнованиям. Ребята же и девчонки, хотевшие летать, приезжали в Карабчеево со всей Московской области, ночевали, где придется, питались тем, что привезли с собой.

Я смотрел на эту убогость, вспоминал не такие уж далекие времена, когда курсанты аэроклубов жили на всем готовом,

нормально питались и одевались, а инструкторы чувствовали себя людьми, не последними в обществе, и так тоскливо было на душе…

Обучение в ШЛИ подходило к концу. "Купцы" из ЛИИ и КБ присмотрели себе работников заранее, так как мы почти все принимали участие и в испытательных, и в транспортных полетах на фирмах и ЛИИ, и стало более-менее ясно, кто куда пойдет работать. В нашей группе Близнюк, как я уже говорил, крепко "зацепился" за "ильюшинскую" фирму. Волк не желал ничего, кроме ЛИИ, у меня тоже вроде бы судьба определилась — разговор с Г.А. Седовым не пропал втуне, хотя после полета на МиГ-15УТИ с заместителем начальника ЛИИ Валентином Петровичем Васиным мне стало известно, что меня могут взять и в ЛИИ.

До самого выпуска было неясно, какой класс летчика-испытателя нам присвоят. Когда-то выпускникам школы давали сразу 3-й класс, потом решили, что это слишком жирно, и стали присваивать 4-й класс… К нашему выпуску кто-то пустил слух, что дадут 3-й класс тому, кто имеет испытательный налет не менее ста часов. Мы заволновались, стали ломиться, куда только можно, слетать на испытания (нас в испытательные полеты брали только вторыми пилотами, разумеется), но слух оказался ложным: всем без исключения вручили свидетельства летчиков-испытателей 4-го класса.

Запомнилось это событие навсегда. Мы собрались в небольшом зале командно-диспетчерского пункта ЛИИ, пришли "деды" — знаменитые испытатели Ю.А.Гарнаев, В.А.Комаров, М.Л. Галлай, кое-кто из руководства института, просто любопытные. Начальник УЛС МАП Олег Иванович Белостоцкий зачитал приказ министра о распределении нас по предприятиям и вручил небольшие коричневые книжечки — свидетельства летчика-испытателя. Теплую речь произнес Галлай. Поздравил нас и предложил обменять свое шикарное, красной кожи, удостоверение летчика-испытателя 1-го класса на наше. Все вежливо посмеялись, оценив юмор Марка Лазаревича, но сейчас я и сам бы повторил его предложение, да жаль — никто не согласится… Потом встал Юрий Александрович Гарнаев, достал из кармана листок бумаги и ровным голосом зачитал довольно длинный перечень фамилий, сказав в заключение, что желает нам не пополнять этот список, так как в нем значатся погибшие выпускники ШЛИ: поднялся Василий Архипович Комаров и так же монотонно назвал несколько фамилий, и тоже посоветовал нам не быть среди указанных товарищей, так как они спились…

Прошло больше четверти века, но я и сейчас помню, как

буднично, без пафоса и лишних слов, эти мудрые люди дали нам понять, что может ожидать нас в будущем, и что окончание школы испытателей — только начало очень непростой жизни. Давно нет Гарнаева — сгорел на вертолете при тушении лесного пожара во Франции, нет и Комарова — умер от рака, но их простые слова запали к душу не мне одному, как я думаю.

О В.А. Комарове я расскажу несколько подробнее.

Как-то не было принято, чтобы слушатели школы испытателей толклись среди "корифеев", но общаться с ними все-таки приходилось, так как и обедали в одной столовой, переодевались в летное снаряжение в одной "высотной" комнате, иногда и летали вместе.

Трудно было представить себе, что невысокий крепыш с дочерна загорелой лысиной, получающий вместе с тобой парашюты, — тот самый Амет-Хан Султан, один из лучших асов 2-й мировой войны и замечательный летчик-испытатель, а сидящий за соседним столом в столовой широкоплечий, с квадратным подбородком и звездой Героя на куртке — не менее знаменитый Георгий Михайлович Шиянов, испытатель, поднявший в небо тридцать опытных и экспериментальных машин, — так просто и скромно они себя вели. Да и вообще все выдающиеся испытатели, которых я встречал, оказывались сдержанными, не трепливыми людьми, цену себе знали, держались с достоинством, но без фанаберии.

Полковник В. А. Комаров был одним из авторитетнейших испытателей ЛИИ, выполнивший много серьезных работ, среди них такие, как расширение летных ограничений по скорости МиГ-15 и испытания Ту-104 на сваливание.

При увеличении угла атаки крыла больше определенной величины все самолеты "сваливаются" — самопроизвольно увеличивают крен, вплоть до опрокидывания на спину, и зачастую входят в штопор. Ясно, чем это может кончиться для пассажирского самолета, такого, как Ту-104, к примеру. Многотонная большая машина, совсем не приспособленная к таким маневрам, оказывается "вверх тормашками" и устремляется к земле.

Летчик должен управлять самолетом поистине с аптекарской точностью: чуть отпустил штурвал — скорость увеличится больше допустимой, потянул чуть посильнее — перегрузка сломает машину… Это была "штучная" работа, и первыми ее проводили летчики-испытатели ЛИИ Сергей Николаевич Анохин, Валентин Федорович Хапов и Василий Архипович Комаров.

Когда С. Н. Анохин спросил меня, кто из испытателей ЛИИ мне, так сказать, "показался", я назвал Комарова, сам не зная,

почему, так как я его почти не знал, только видел несколько раз и слышал, как об отличном испытателе. Сергей Николаевич внимательно на меня посмотрел и сказал, что я не ошибся, что Комаров действительно уникальный летчик и человек редкой души. Анохин добавил, что однажды, после проверки техники пилотирования у Комарова, вместо обычной оценки он написал ему в летной книжке: "техника пилотирования выдающаяся".

Через много лет Василий Архипович стал работать у нас инженером по летной документации — пристроил к этой непыльной работе своего бывшего инструктора ШЛИ Саша Федотов. Вот тут-то я и имел возможность убедиться в правильности своего первого впечатления.

Высокий, худющий, с чуть неловкой походкой — болело сломанное когда-то при аварийной посадке бедро, — сдержанный, спокойный человек, Василий Архипович излучал какое-то особое обаяние, умиротворяюще действующее на окружающих. Переживал он за других больше, чем за себя, старался ободрить, успокоить, найти хорошие слова, похвалить даже, что весьма редко практикуется в нашей работе.

Как-то Федотов раскритиковал мои тренировочные полеты на МиГ-29 перед показом министру обороны: во многом он был прав, в чем-то я не мог с ним согласиться, а в общем, настроение у меня было паршивое. Василий Архипович молча слушал эмоциональные Сашины речи, дождался, когда тот ушел, и сказал, что все получается у меня неплохо и чтоб я не вешал нос и не очень-то "слушал Сашку"…

Конечно, я видел, что до "неплохого" полета ой как далеко, и что Архипыч все это прекрасно знает, но его поддержка в тот момент придала мне уверенность, и я выполнил эти полеты, как мне сказали, вполне прилично.

Болел Комаров тяжело, одна операция сменялась другой, таял он на глазах, но самообладание не покинуло Архипыча до конца. Когда выносили его тело из клуба ЛИИ, из-за крыш выскочил МиГ-29 Саши Федотова и с грохотом ушел вертикально в синее-синее в этот день небо, как бы подхватив с собой душу замечательного человека — Василия Архиповича Комарова.

27 мая 1965 года. Самолет Е-7Р, полетов — 1, время 0 часов, 27 минут. Тренировочный полет в зону.

Для меня этот полет памятен потому, что он явился первым полетом, выполненным мной на фирме в качестве летчика-испытателя. Это был не контрольный полет на "спарке", не полет по программе "ввода в строй", а самостоятельный полет на новой для меня модификации самолета на второй день после оформления на работу. Следующие полеты сразу были испытательными — простенькими, но испытательными. Так проявляла себя "школа Седова" — максимум доверия при высокой требовательности.

Когда я закончил ЦОЛТШ, то мой однокурсник Виктор Афиногенов предложил погостить у него в Москве. Я, конечно, сразу согласился, так как ни разу не был в столице, а надеяться на то, что из Новосибирска мне будет легко добираться до Москвы при мизерной аэроклубовской зарплате, не приходилось.

Рано утром мы прибыли на Казанский вокзал столицы, на метро доехали до станции "Сокол" и на трамвае покатили дальше.

Трамвай поднялся на мост. Справа за забором стояли какие-то неприглядные строения: Виктор показал мне на них и сказал, что это фирма Микояна. Подивился я скромности знаменитого КБ и даже представить себе не мог, что когда-то мне придется там работать…

В сентябре 1964 г. мне передали, что со мной хотят встретиться Федотов и Остапенко — испытатели КБ Микояна. Обоих я знал по газетным публикациям еще с 1961 г., с завистью читал репортажи об их рекордных полетах, видел фотографии молодых, симпатичных парней. На аэродроме ЛИИ о них тоже говорили немало, а Федотов даже читал нам в ШЛИ лекцию о некоторых особенностях поведения самолетов.

Надо было как-то подготовиться к разговору, принять гостей честь-честью… Купил я винца, закуски, сижу, жду. Проходит час, другой от назначенного времени — их все нет. Наконец появились.

Уже после я узнал, что Федотов, человек необыкновенно точный и аккуратный в летном деле и домашнем обиходе (мы его за глаза прозывали "аптекарем"), в общении мог допустить некоторую, так сказать, необязательность, в частности, нередко

опаздывал. Причем происходило это не от пренебрежения или высокомерия, а просто закрутится в делах, которых он себе находил множество, и забудет, что его ждут…

Было неясно, как к ним обращаться — просто по имени или с почтением — по имени-отчеству… По возрасту мы с Федотовым почти ровесники, разница всего полтора года, по летному стажу тоже близки, но по испытательному опыту, по занимаемому положению — я против него мальчишка, как и против Остапенко.

Спросил я совета у Близнюка, с которым вместе жили в общежитии, — тот ухмыльнулся и сказал: "Одного Сашкой кличут, другого — Петром". "Ладно, — думаю, — Сашкой называть как-то неудобно, буду звать Сашей, а Остапенко — Петром". Так и называл я их потом всю жизнь.

Сели мы за стол, угостились чуть-чуть, порасспросили меня гости про житье-бытье, а потом говорят: "Если хочешь много летать и много зарабатывать, просись на хороший завод; в ЛИИ летать придется поменьше, но зарабатывать тоже будешь неплохо. У нас же и летать будешь мало, и денег получать немного, но работа будет о-очень интересной!"

Не скажу, что мне не хотелось бы летать побольше, да и много зарабатывать тоже было бы хорошо, но смотрел я на сидящих напротив меня мужиков и думал, что с такими можно связать свою судьбу… Так я окончательно решил, что буду работать в КБ Микояна, если не раздумают там меня брать.

Вскоре после этого разговора в школу позвонил Федотов и велел побыстрее прийти на ЛИС (летно-испытательная станция) фирмы. Я спросил, какое летное снаряжение взять с собой, так как думал, что придется летать, и услышал, что взять нужно тапочки — предстоит играть в волейбол за летную команду. Удивился я такому началу знакомства с фирмой, но на ЛИС пришел, как было велено, в тапочках…

В те годы на летной станции спортивная жизнь кипела, в обеденный перерыв на двух волейбольных площадках не хватало места, соревновались и внутри ЛИС, и с другими фирмами. Как раз проходил какой-то очередной турнир, и Федотов привлек меня в свою команду. Я вышел на площадку, народ завопил что-то о "подставных", о коварстве и нечестности летчиков, но Саша остановил игру и объявил, что я не подставной "варяг", а новый летчик фирмы, и зрители угомонились.

Потом последовали и другие вызовы на фирму, теперь уже на начеты.

Я летал с Федотовым, с Остапенко, с Кравцовым, они показывали мне разные режимы, смотрели, как и что могу делать я. Происходил, так сказать, неофициальный ввод в строй, вот

почему я после приема на работу приступил сразу к испытательным полетам, без прохождения обязательной подготовительной программы.

То, как летали на фирме, ошарашивало меня, уже немного привыкшего к нестандартности выполнения полетов в ШЛИ.

Как-то полетели мы с Остапенко на МиГ-21У для сопровождения Кравцова, летавшего на МиГ-25. Закончили задание, топлива оставалось литров шестьсот, вот-вот должен загореться сигнал аварийного остатка. У меня уже все мысли о посадке, а Петр говорит, чтобы я летел в Фаустово (пилотажную зону около аэродрома) и сделал там комплекс пилотажа.

Повиновался я, "открутил", что надо, и, "поджав хвост", стремглав приземлился. Остапенко только усмехнулся при виде моей взмокшей физиономии и сказал, что мне полезно для будущей работы привыкать к малым остаткам топлива…

В первом полете с Федотовым на МиГ-21У я старался делать все плавно и "покрасивше" выписывал фигуры. Когда я вдоволь налетался, Федотов попросил меня снизиться до высоты 3000 и с этой высоты выполнить переворот.

У меня, если б не была стянута ремнем ЗШ (защитного шлема), отвисла бы челюсть: я делал переворот "покрасивше" с 5000 м, теряя более 3 километров высоты, а тут мне предлагают то же сделать с 3000 м! Это ж надо яму выкопать в земле глубиной метров пятьсот, тогда еще можно выполнить требуемое Федотовым…

Понял он мое замешательство, взял управление, перевернулся и так потянул, что самолет затрясся мелкой дрожью, и мы потеряли за переворот чуть более полутора километров! Так я узнал, как можно пилотировать МиГ-21, чтобы полнее использовать его маневренные возможности.

Чем больше я бывал на ЛИС, тем больше мне там нравилось: существовала какая-то очень непринужденная атмосфера, в летную комнату постоянно заходили люди, ведущие инженеры и специалисты запросто общались с летчиками, но вместе с тем чувствовалось очень уважительное к ним отношение.

Летчиков-испытателей тогда было четыре человека: шеф-пилот Федотов, Остапенко, Кравцов и весьма пожилой, по моему тогдашнему понятию, но могучий и громогласный Константин Константинович Коккинаки. Я, хоть поначалу малость стеснялся, быстро ко всем привык и чувствовал себя свободно. Ко мне на ЛИС тоже относились, как к своему, уже и шкафчик в "высотной" комнате выделили "фамильный", и даже полотенце с моими инициалами висело в том шкафчике, а ведь до выпуска из ШЛИ оставалось еще полгода!

Зимой 1964–1965 г.г. на фирме произошли невеселые события: в декабре по здоровью, а вернее, по возрасту, был списан со "сверхзвука" К. К. Коккинаки, а 29 января на Е-152А разбился Игорь Николаевич Кравцов. Кравцова я знал меньше, чем других испытателей КБ, но за короткое время знакомства он мне очень понравился своей живостью, остроумием, какой-то "моторностью"; он замечательно смеялся — звонко, заливисто, как мальчишка. Пишу о Кравцове то, что знаю из рассказов людей, работавших и общавшихся с ним.

На фирму он пришел в 1958 г., вместе с Федотовым и Остапенко, после окончания школы испытателей. До ШЛИ он служил в армии, работал инструктором в летном училище.

У Федотова в самом начале испытательной работы случилось летное происшествие — при скоростной рулежке выкатился за пределы ВПП и перевернулся; новенький МиГ-21 был поврежден, за что Саша некоторое время был не у дел. Остапенко чуть ли не сразу после прихода на фирму был откомандирован на полигон — испытывать первые ракеты К-13 — и на основной базе в Жуковском работал немного, а Кравцов оказался "на коне" и был назначен ведущим летчиком на первый Е-7 — очередную модификацию МиГ-21.

В одном из полетов на этом самолете при разгоне максимального числа М произошла потеря путевой устойчивости, самолет закувыркался. Кравцова бросало по кабине, било головой о фонарь: от большой отрицательной перегрузки лопнули кровеносные сосуды в глазах, он временно потерял зрение. Ничего не видя, Игорь катапультировался.

Задержка испытаний Е-7 вызвала, естественно, неудовольствие руководства, хотя к летчику претензии не предъявлялись. Кстати, после этой аварии пришлось увеличить площадь киля самолета.

Вскоре у Игоря опять случилась неприятность — заклинило РУД в положении максимальных оборотов. Носился он возле аэродрома, вырабатывая топливо до минимального остатка, рассчитывая выключить двигатель и сесть без него, но из-за нарушения порядка выработки баков двигатель неожиданно остановился сам, и пришлось Кравцову вносить коррективы в расчет на посадку. Посадка "без двигателя" на сверхзвуковом истребителе — весьма сложная и рискованная штука с очень небольшими шансами на успех, и кончился этот полет аварией самолета.

Прошло не так уж много времени, и из-за отказа маслосистемы — выбило масло из бака через плохо закрытую пробку — Кравцов садится с остановленным двигателем на

запасной аэродром, повредив шасси.

Хотя он выполнил эту посадку в труднейших условиях — двигатель заклинило, гидравлика работает от аварийной насосной станции, кондиционирование не действует, поэтому запотел фонарь кабины и землю почти не видно — стали поговаривать, что, мол, не много ли для одного летчика стольких чрезвычайных происшествий, стали в чем-то ограничивать, может, для того, чтобы дать летчику время прийти в себя… Некоторое время Кравцов выполнял незначительные работы — летал за цель для перехватчиков, сбрасывал разные подвески.

Все это как бы выбило Кравцова из колеи — он даже как-то сказал в сердцах, что если нужда заставит катапультироваться, то он еще подумает, стоит ли это делать…

Но потом полоса неудач вроде бы прошла, дела пошли на лад. Игорь вылетел на МиГ-25 третьим — вслед за Федотовым и Остапенко, начал работать на этом самолете, выполняя серьезные задания. Когда я с ним познакомился. Кравцов был жизнерадостным, веселым человеком, гораздым на шутку и розыгрыш, очень общительным. Дружил он и с киношниками, так как довелось ему в фильме про летчиков-испытателей "Цель его жизни" с Бернесом и Рыбниковым в главных ролях выполнять подлеты на МиГ-9, вытащенном для такого случая из музея и основательно подремонтированном.

Самолет Е-152А — я его видел, даже сидел в кабине и предвкушал, как я буду на нем летать — очень походил на МиГ-21, только был чуть ли не в два раза больше и имел два двигателя Р-11, такие же, как и у МиГ-21. Он проектировался под установку одного мощного двигателя Р-15, но в то время Р-15 еще не был доведен, поэтому на самолет установили два двигателя меньшей мощности.

В дальнейшем, после доводки Р-15. построили самолет Е-152 с этим двигателем, и машина показала уникальные летные данные. Именно на ней в 1961–1962 г.г. установили абсолютные рекорды: скорости — Г. К. Мосолов, высоты в установившемся полете — П. М. Остапенко и скорости по замкнутому маршруту — А. В. Федотов. Впервые в СССР была достигнута скорость более 3000 км/час именно на Е-152. В серию самолет не пошел — был мал запас топлива, центральный воздухозаборник не позволял разместить мощную РЛС. Этот самолет, вернее, его последнюю модификацию, с несколько увеличенным запасом топлива, можно увидеть в авиационном музее в подмосковном городе Монино.

Е-152А имел значительно более скромные характеристики и использовался как летающая лаборатория для исследования различных систем, в том числе для отработки САУ (систем

автоматического управления). 29 января 1965 г. у самолета в таком полете разрушился стабилизатор сотовой конструкции, изготовленный по новой, недостаточно освоенной в то время технологии. Самолет сорвался в штопор, упал и сгорел вместе с летчиком.

Попытка катапультирования предпринималась, фонарь кабины был сброшен, но система спасения не сработала; возможно, при отказе сброса фонаря от ручки катапультирования Игорь решил сбросить фонарь аварийно, но почему-то воспользовался не ручкой аварийного сброса, а выдернул трос раскрытия замков фонаря. В этом случае фонарь срывается потоком воздуха и может задеть летчика, что и произошло — на защитном шлеме Кравцова обнаружили глубокую вмятину. Видимо, оглушенный ударом, летчик не смог катапультироваться.

Осталось на фирме всего двое испытателей — Федотов и Остапенко. Стали они торопить меня, чтобы побыстрее заканчивал школу, но тут уж от меня ничего не зависело, выпуск предполагался в мае. Оформление на работу другого кандидата, Михаила Комарова, затянулось до апреля, так и пришлось Саше и Петру "тянуть лямку" вдвоем.

В апреле 1965 года Комаров начал работать на фирме, через месяц приступил к работе и я. Все было интересно — летать, присутствовать на разборах полетов других летчиков, общаться со специалистами.

Хорошо проведенный разбор полетов — это исключительный способ познания и техники, и методики выполнения режимов, и вообще образа действий летчика-испытателя. Непревзойденным мастером в этом отношении был, по моему убеждению, Федотов: четкость, ясность изложения, осторожность в оценке сомнительных результатов, аргументированность предложений, отсутствие безапелляционности — и ни одного лишнего слова!

Присутствуя на разборах полетов Федотова и Остапенко и при их подготовке к полетам, мы с Комаровым уже довольно хорошо представляли себе, что же это такое — МиГ-25, или Е-155, как он именовался на фирме. Нет нужды говорить, что все наши помыслы были направлены на скорейшее освоение этого необыкновенного самолета, а пока, облизываясь при виде Е-155, мы летали на МиГ-21 разных модификаций, делали посильное для нас дело.

А дел хватало! Тут и испытания нового автопилота, и полеты на сброс фонарей и оценку пребывания в открытой кабине даже на сверхзвуковой скорости, и испытания новой навигационной системы, и доводка МиГ-21Р — разведчика. Не все, конечно, получалось, как положено, часто подводили испытательная

неопытность и молодость, не всегда обоснованное желание во что бы то ни стало выполнить все запланированные заданием режимы полета.

Однажды в полете на набор статического потолка на новой модификации МиГ-21У уж очень хотелось "доскрести" еще хоть сотню-другую метров высоты, чтобы зафиксировать на пленках КЗА (контрольно-записывающей аппаратуры) хорошую цифру, хотя топлива было маловато. Я пилотирую, Комаров сидит в задней кабине, молчит, по своему обыкновению. Ну, думаю, раз молчит, то керосина хватит, он же летчик не в пример мне опытный, год пролетал в Тбилиси на подобных "спарках". Наконец я понял, что форсаж надо выключать и поскорее снижаться. Когда мы зарулили, выключили двигатель и механик проверил наличие топлива, то в баках оказался невырабатываемый остаток и еще ведра три… Высказал тогда нам свое неудовольствие Г. А. Седов справедливо! А Мишка сказал, что он постеснялся мне что-либо советовать, думал, я и сам все знаю…

Надо сказать, что вышеупомянутое желание подводило многих испытателей, и не только молодых и неопытных. Видел я не раз, как двигатели самолетов останавливались на выравнивании, на пробеге, на рулении, известны случаи посадок без топлива где-нибудь в поле, бывает, покидают летчики исправную машину, оказавшись без керосина.

Ведь знаешь, что лишний километр в час или сотня метров не "делают погоды" в программе испытаний: мало ли почему самолет не разгоняется до максимальной скорости или не набирает положенную высоту, по-умному-то надо закончить режим и на земле разобраться, что к чему. Так нет — будто бес какой шепчет: "Ну, еще немножечко, еще секундочку потерпи, не выключай форсаж!" Вот и послушаешься этого беса, а потом летишь домой, не чая больше увидеть родную ВПП, костеря себя на все корки и давая страшные клятвы никогда больше не слушаться "внутреннего голоса"…

В первый год моей работы на фирме мне пришлось в последний раз полетать на спортивном самолете.

На первенство СССР 1965 г. включили, по-моему, тоже в последний раз команду МАП в составе Лойчикова, Константинова, Молчанова, Корчугановой и меня. В 1964 г. на зональных соревнованиях мне удалось слетать неплохо — видимо, сказался старый опыт, а в этот раз я видел, что нет былой слитности с "Яком", и полтора десятка тренировочных полетов не восстановили прежней формы. Выступил я на первенстве неважно, да и Лойчиков слетал без присущего ему блеска. Стало ясно, что серьезно заниматься самолетной акробатикой, не имея

постоянно под рукой спортивного самолета, невозможно. Так я окончательно покончил с самолетным спортом.

4 ноября 1965 г., самолет Е-7 № 820, полетов — 1, время 0 час., 14 мин. Взлет и посадка на грунт на колесно-лыжных шасси.

Почти все отечественные боевые и учебные реактивные самолеты могут работать с грунтовых полос, но для этого землю нужно специально готовить — выравнивать и укатывать. В распутицу же любой грунтовый аэродром для полетов непригоден. Поэтому заказчики требовали, чтобы боевые самолеты летали с минимально подготовленного грунта и независимо от погоды, а конструкторы старались эти требования выполнить.

В результате появились самолеты с лыжными и колесно-лыжными шасси.

На лыжах самолет не может рулить ни по бетону, ни по сухому грунту, поэтому его ставили на специальные тележки, тащили на подходящий грунт, тележки убирали, и самолет мог взлетать с самой что ни на есть грязищи. Но и садиться он должен тоже только на грунт, желательно погрязнее… Это, конечно, не выход. Самолет же с колесно-лыжным шасси может работать и с бетона, и с грунта, хоть и не с такого раскисшего.

В свое время Кравцов испытывал МиГ-21 с оригинальным шасси — вместо колес на основные стойки шасси были установлены стальные диски под большим углом к вертикальной оси. При движении по твердому грунту или бетону они свободно вращались, по раскисшей земле скользили, как лыжи. Но самолет на таком шасси был очень неустойчив при движении по земле, поэтому от такой конструкции отказались и придумали комбинированное шасси — колесно-лыжное. Испытывать такое шасси поручили мне.

Обычный МиГ-21 имел на стойках основных колес небольшие титановые лыжи, регулируемые по высоте: в выпушенном положении лыжи находились почти вровень с нижней точкой колеса, в убранном — приподнимались сантиметров на двадцать. Носовая стойка — обычная, с одним колесом. Шасси убиралось, но небольшая часть лыж торчала над обшивкой фюзеляжа, несколько увеличивая сопротивление; для испытаний это обстоятельство не было существенным, топлива для перегона самолета в Крым, где проводились испытания, хватало.

С выпушенными лыжами самолет становился если не совсем

вездеходом, то уж наверняка аппаратом повышенной проходимости: бывало, грузовая автомашина с трудом ползет по полю, а мой МиГ шпарит "с ветерком" по грязище, правда, на максимальном режиме работы двигателя, а то и на форсаже… Но из-за того, что переднее колесо зарывалось в мягкую землю чуть ли не по самую ось, лезли мы не во всякую хлябь, а с разбором.

Сами по себе полеты сложности не представляли — взлет, выработка топлива, посадка, но приземляться требовалось точно в заданном месте, там, где сделан промер плотности грунта, т. е. на очень ограниченный участок.

Выполнив достаточно большое число полетов, я стал ловить себя на мысли, что любой ровный участок земли рассматриваю с точки зрения его пригодности для посадки… Мое счастье, что в тот период не возникло у меня необходимости выбора решения — идти на вынужденную посадку вне аэродрома или катапультироваться. Тогда я был настолько уверен в возможности МиГ-21 садиться на любой грунт, даже и с обычным шасси, что обязательно бы сел! И убился бы наверняка…

Я летал хоть и на неукатанном аэродроме, практически по целине, но проверенном на предмет "наличия отсутствия" разных ямок и бугорков, не заметных с воздуха, но обязательно имеющихся на любом поле: на скорости же 250 км/час приличная кочка вполне может перевернуть самолет на лопатки или отломить колесо вместе со стойкой… Правда, бывают чудеса, садятся люди на обычное поле и остаются живы, и даже самолеты не очень ломают, но такие случаи редки.

Именно это и произошло с летчиком-испытателем ЛИИ Валентином Назаряном.

На взлете "по-самолетному" у его Як-38 — нашего первого серийного самолета с вертикальным взлетом и посадкой — разрушились основные колеса. Садиться вертикально на этом экземпляре самолета было невозможно по техническим причинам, произвести обычную посадку на огрызки тормозных барабанов или на "брюхо" при громадной посадочной скорости Як-38 — гарантированное самоубийство.

Назаряну приказали лететь в зону аварийного покидания самолетов и сброса всяческих подвесок, выработать топливо и катапультироваться.

Валентин выжег керосин почти до нуля — чтоб на земле был пожар поменьше, изготовился и потянул за ручки катапультирования. А выстрела — нет!

Не сработала катапульта и не должна была сработать, как выяснилось впоследствии. То ли что-то не так сделали "умельцы" при подготовке кресла к полету, то ли был производственный

дефект, я точно не знаю, но это кресло для полета не годилось.

Положение Назаряна казалось безнадежным: катапультироваться нельзя, без катапультирования покинуть самолет тоже нельзя — не предусмотрено конструкцией кресла, попытаться сесть на соседний с полигоном заводской аэродром — тоже нельзя, так как двигатель должен вот-вот остановиться. Валентин увидел под собой какую-то свободную от деревьев площадку, снизился — и сел!

Самолет на "култышках" пробороздил полянку и замер перед канавой; летчик, не дыша — дергал ведь за ручки катапульты, вдруг она выстрелит в самый неподходящий момент, — выбрался из кабины и рухнул в траву…

Не было у человека почти ни одного шанса на спасение, да судьба смилостивилась. Но такие посадки так просто не проходят — вскоре Назарян списался с летной работы из-за боли в позвоночнике.

После окончания всей программы Артем Иванович Микоян выразил желание послушать отчет об ее выполнении. Собрались специалисты у него в кабинете, рассказали все, как было, каковы итоги, какие перспективы у этой темы. Микоян внимательно слушал, задавал вопросы, а потом с улыбкой сказал: "Давайте послушаем летчика. Скажи, очень противно летать на этом самолете? Грязь из-под колес летит, швыряет самолет на кочках сильно, да?" Все заухмылялись, а я храбро ответил, что нет, мол, не очень противно…

На том испытания закончились. В серию колесно-лыжное шасси на МиГ-21 не пошло по разным причинам, самой серьезной из которых оказалось, видимо, то, что при взлете с мягкого грунта забрызгивались грязью головки ракет. Да и нагрузка на переднюю, "необлыженную", стойку шасси приближалась к предельной.

Серийно изготавливался истребитель-бомбардировщик Су-7БКЛ на таком же комбинированном шасси, но у Су-7Б другие задачи, для выполнения которых можно уйти в полет и не очень чистым, по крайней мере, в те времена, когда не было оружия класса "воздух — поверхность" с лазерными и другими "глазастыми" головками самонаведения.

9 августа 1966 г., самолет "23–31", полетов — 1, время — 0 час., 14 мин. Первый самостоятельный полет.

В те годы во всем мире интенсивно проводились работы по созданию самолетов с вертикальным взлетом-посадкой (СВПП) и самолетов с укороченными разбегом и пробегом (СКВП). Во Франции испытывался "Бальзак", построенный на базе известного истребителя Мираж-3, с установленными на нем двигателями для создания вертикальной тяги, в Англии успешно летал "Харриер", у которого один двигатель служит и для вертикального взлета-посадки, и для горизонтального полета. У нас КБ Яковлева создало Як-36, имевшие маршевый двигатель для обычного полета и подъемные двигатели, работающие только на взлете и посадке. Мы же и "суховцы" исследовали возможность уменьшения взлетной и посадочной дистанций с помощью небольших двигателей вертикальной тяги, не могущих поднять самолет вертикально, но как бы уменьшающих вес самолета. С этой целью в КБ Сухого построили Су-15ВД на базе обычного истребителя-перехватчика Су-15, установив подъемные двигатели, а мы на несколько измененный МиГ-21 поставили два подъемных двигателя и назвали этот экспериментальный самолет "изделие 23–31". В июне 1966 г. П.М.Остапенко поднял эту машину в воздух.

Подъемные двигатели на "23–31" располагались в средней части фюзеляжа, что значительно уменьшило емкость топливных баков, из-за чего летать на этом самолете можно было не больше 15–17 минут, шасси не убиралось, так как некуда его было убирать опять же из-за установки подъемных двигателей, поэтому выше полутора километров машина не поднималась. Да и нечего ей было делать на большей высоте — испытывалось, в основном, поведение самолета на взлете и посадке. Выхлопные сопла подъемных двигателей были снабжены специальными решетками, позволяющими отклонять газовую струю назад на угол 10 градусов и вперед на угол 5 градусов, что несколько увеличивало общую тягу на взлете, а на посадке отклоненная вперед струя выполняла роль газового тормоза.

Взлет и посадка на этом самолете были непростыми. Выхлопная струя подъемных двигателей у земли растекалась в стороны, создавая подсасывающий эффект; с изменением скорости и высоты влияние этого эффекта сказывалось по-

разному и на подъемной силе самолета, и на его устойчивости и управляемости. Если на взлете проблем было меньше — небольшая перебалансировка, т. е. изменение угла продольного наклона самолета при неподвижной ручке управления, — после отрыва от земли не представляла особенной трудности для летчика, то на посадке, кроме перебалансировки, этот "подсос" вызывал энергичное снижение самолета и такое же торможение. Поэтому непосредственно перед приземлением приходилось увеличивать тягу маршевого двигателя до максимала, а иногда даже включать форсаж…

Как-то мы с Федотовым, перебирая полетные листы, наткнулись на лист с отчетом Остапенко о выполнении задания на "23–31", где Петро написал: "Взлет на максимале, посадка на форсаже". Сначала мы подумали, что он ошибся, но Петр Максимович и не думал ошибаться — оказывается, так и было…

Все это усложняло выполнение взлета и посадки на этой машине, а большого выигрыша в длине взлетно-посадочной дистанции за счет кажущегося уменьшения веса не получилось.

Несмотря на это, шла постройка еще ранее заложенного опытного самолета по такой же схеме, и в марте 1967 г. Остапенко поднял МиГ-23-01, красивый самолет с острым носом, боковыми полукруглыми воздухозаборниками, новым мощным двигателем. Остапенко выполнил на нем несколько десятков полетов, слетал на параде в Домодедово, и на этом история этого самолета закончилась — отдали его куда-то в музей, кажется, в МАИ. Кроме Петра, пару полетов на МиГ-23-01 сделал Федотов.

Подобная схема себя не оправдала, хотя разбег и пробег на МиГ-23-01 были сравнительно небольшими — возить двигатели, используемые только на взлете и посадке, занимающие место топлива и оборудования, слишком накладно.

"Суховцы", полетав на Су-15ВД — в основном, летал замечательный летчик-испытатель Евгений Степанович Соловьев, — и испытав самолет Т-6 с подъемными двигателями, убедились, что и у них "овчинка выделки не стоит", и построили Т-6 с крылом изменяемой в полете стреловидности — известный бомбардировщик Су-24.

Я был назначен дублером к Остапенко, что весьма подняло меня в собственных глазах, несколько раз сопровождал его на МиГ-21 с кинооператором, а потом и сам вылетел на этом интересном самолете. К сожалению, вскоре мне пришлось улететь в долгую командировку, и последующие полеты на "23–31" я выполнял поздней осенью, когда основная часть программы уже была закончена. Не обошлось без "вводных" — в одном полете я взлетел, не убедившись в полном выходе одного подъемного

двигателя на "максимал". Дал маху, конечно, за что получил небольшой "втык" от Федотова, но уж очень плохо было видно зеленую лампочку сигнализации выхода двигателя на максимальный режим, особенно при ярком солнечном свете.

С появлением МиГ-23-01 первая экспериментальная машина с подъемными двигателями на испытания летала мало, но её решили показать на параде в Домодедово, поэтому выполнили еще пару десятков тренировочных полетов и демонстрационный полет на параде, а потом она свое летное существование закончила.

23 ноября 1966 г., самолет — Е-155Р-2, полетов — 1, время — 0 час. 45 мин. Самостоятельный вылет.

6-го марта 1964 г. множество людей заняли все более-менее подходящие места на аэродроме, чтобы посмотреть на первый вылет самолета Е-155, потом получившего обозначение МиГ-25.

Много лет мне довелось проработать на аэродроме ЛИИ, но ни один вылет опытной машины не привлекал так много наблюдателей. Бесспорно, Ту-144 и воздушно-космический самолет "Буран", вернее, его вариант для отработки дозвуковых режимов полета и посадки, были весьма оригинальными конструкциями, но любопытство к ним проявлялось в меньшей мере, чем к Е-155. Ждали долго, но вот на рулежной дорожке появился и важно покатил, чуть кланяясь носом на стыках бетонных плит, невиданный аппарат.

Разговоров о нем среди авиационного люда велось много, но узреть до первого полета довелось далеко не всем. Первое впечатление от самолета — необычность внешнего вида. Все скоростные, тем более, сверхзвуковые самолеты имели тонкий веретенообразный фюзеляж, относительно небольшие стреловидные или треугольные крылья, один средних размеров киль, выглядели стремительными и, можно сказать, изящными. А тут — рулит на здоровенных колесах какое-то угловатое сооружение, состоящее, в основном, из громадных прямоугольных, скошенных внизу воздухозаборников, переходящих в коробчатый фюзеляж, на котором возвышаются почему-то аж два киля: далеко к хвосту отнесены большие крылья умеренной стреловидности, очень тонкие, как и стабилизатор; далеко вперед выдается длиннющий нос, а малюсенькая кабина притулилась между воздухозаборниками. Добавьте сюда вместительные несбрасываемые топливные баки на концах крыльев, каждый со своим килем, внушительные подфюзеляжные гребни и выхлопные сопла, вмещающие, на первый взгляд, человека в полный рост.

Вот такой "чертополох", как быстренько окрестили новый самолет языкастые механики, появился перед публикой.

Ошеломляли и летные данные машины. Хоть и секретят всегда о новом самолете почти все, но обычно после первых полетов первенца на аэродроме очень быстро становится известно

— куда и как может летать новый аппарат.

В воздухе самолет смотрелся лучше, чем на земле, выглядел по-прежнему необычным, но стремительным.

Федотов поднял первый Е-155Р-1 (разведчик), через некоторое время Остапенко взлетел на Е-155П-1 (перехватчик). Отличались самолеты внешне мало — чуть измененной носовой частью, наличием пилонов для ракет под крыльями у перехватчика и отсутствием у него концевых топливных баков. Первый перехватчик имел всего две ракеты, но по требованию заказчика количество ракет было увеличено до четырех, и в таком виде самолет испытывался и был принят на вооружение.

Летали эти самолеты в первый год мало, случались отказы, да и подготовка к полету и последующая обработка материалов испытаний занимали много времени. Но и при относительно невысоком сначала темпе испытаний находилась возможность вылета на Е-155 и других летчиков — слетали Игорь Кравцов, Олег Гудков из ЛИИ, военные летчики-испытатели Владимир Плюшкин, Григорий Горовой, Александр Бежевой, Вадим Петров. Точили зубы на вылет и мы с Комаровым.

В начале осени 1965 г. руководство решило, что можно выпустить в полет и нас, с некоторыми сомнениями в отношении меня, так как на опытной машине — а Е-155 еще считался опытным самолетом — летчикам-испытателям 4-го класса летать не полагалось, но Г.А.Седов был склонен разрешить вылететь и мне. Мы сдали зачеты, прошли тренаж и скоростные рулежки, но вылет нам отложили до лучших времен, так как в день, когда предполагался наш вылет, на Е-155П, на котором летал Остапенко, то ли подфюзеляжный гребень развалился, то ли лючок какой деформировался, точно не помню, но Артем Иванович, узнав о случившемся, наложил "вето" на наши полеты. Пришлось нам с Михаилом ждать чуть ли не год — он вылетел в августе 1966 г… а мне это счастье выпало 22-го ноября, так как все лето и осень я провел в командировке.

В этот день ведущий инженер Михаил Прошин и его помощник Анатолий Ищенко подготовили полетное задание, механик Виктор Николаевич Кичев — самолет Е-155Р-2, я нарядился в высотный костюм, впервые нахлобучил на голову большой котелок гермошлема ГШ-6 — впервые, потому что на других высотных самолетах можно было летать в старом ГШ-4, — и вскарабкался по высоченной стремянке в кабину. Запели двигатели, я потихоньку порулил на взлетную полосу; тяжелый самолет мягко пересчитывал плиты рулежки. Остановился, огляделся напоследок, получил разрешение на взлет — и взлетел!

Самолет оказался простым и послушным, хотя усилия на

ручке были явно великоваты, хорошо набирал высоту, в "сверхзвук" вошел, как нож в масло, даже балансировка почти не изменилась. Лечу, скорость и высота растут необычайно быстро. Вот уже и "Мах = 2" подоспел: двигатели перешли на режим "2-го форсажа", самолет, как бы обретя "второе дыхание", с неуменьшающейся энергией продолжал идти вверх.

Высота 17 000 м, пора остепенить этот самолет. На первый раз хватит, да и в задании так предписано. Торможусь, снижаюсь, захожу на посадку по "Ромбу" (название навигационной системы), с дальности двадцать километров снова ухожу в зону — проверяю дальность действия радиомаяков.

Время садиться. Сливаю лишнее топливо, прицеливаюсь получше и приземляюсь. Посадка простая, касание земли мягкое, торможение хорошее. Общее впечатление от машины самое восторженное, а главное, меня распирала гордость — я один из немногих пока летчиков, летающих на этом эпохальном, не боюсь громкого слова, самолете.

Вечером собрались, по обычаю, отметить мой вылет, хорошо посидели, наговорили друг другу много приятных слов и разошлись, еще более зауважавшие друг друга.

Чем же был необыкновенен этот Е-155, кроме внешнего вида? Все наши сверхзвуковые самолеты могли летать на своем предельном числе М — оно было от 1,8 у Як-28 до 2,05 у МиГ-21 и Су-9 — очень недолго: не позволял запас топлива и, главное, их конструкция не могла выдерживать аэродинамический нагрев, возникающий при достаточно длительном, полете на большом "сверхзвуке". Исключение составлял бомбардировщик Ту-22, но он достигал такого числа М, на котором конструкция нагревается незначительно, да и он, насколько я знаю, летел на этом режиме непродолжительное время. Наш Е-152 разгонялся почти до тройной звуковой скорости, но тоже находился на этой скорости недолго.

Тогда существовал только один самолет, имеющий крейсерскую скорость, соответствующую числу М = 3 — американский SR-71. Был, правда, построен тяжелый бомбардировщик В-70 "Валькирия" с такими же примерно данными, но этот самолет в серию не пошел. Тоже американский бомбардировщик В-58 "Хастлер" оказался более удачливым самолетом, чем В-70, но его крейсерское число М было около 2.

Е-155 имел крейсерскую скорость, соответствующую 2.35М, и мог достаточно долго лететь на максимальной скорости 2.83М, а при испытаниях случались выходы и за М = 3 без всяких последствий для машины. К тому же Е-155 — единственный самолет с такими высокими летными данными, имеющий вполне

приличную располагаемую перегрузку на максимальной скорости, что дает ему возможность маневра, необходимого как перехватчику, так и разведчику. На дозвуковой скорости самолет может выполнить весь пилотаж, положенный истребителю, хотя с меньшими перегрузками и большими радиусами разворота. У него неплохие взлетно-посадочные характеристики — во время испытаний нам с Комаровым удавалось приземляться на скорости всего 250–245 км/час, что совсем немного для такой тяжелой и скоростной машины.

Но летать на Е-155, тем более, его испытывать, было совсем не просто. Первые машины имели жесткие ограничения по приборной скорости, и несоблюдение этих ограничений приводило порой к нежелательным последствиям, а раз даже окончилось трагически: в полете на установление рекорда скороподъемности погиб военный летчик-испытатель полковник Игорь Лесников.

Самолет Е-155П-1, на котором полетел Лесников, имел такую особенность: при попытке накренить самолет вправо или убрать левый крен на скорости около 1000 км/час на небольшой высоте ручка управления как бы упиралась в стенку — не хватало мощности бустера элеронов на этом режиме; уменьшение скорости перегрузкой приводило к еще более интенсивному кренению.

Дело в том, что из-за относительно гибкого крыла на первых Е-155 отклонение элеронов на большой скорости приводило к так называемому "реверсу элеронов" — кренению самолета в сторону, противоположную той, куда летчик отклоняет ручку. Чтобы устранить это опасное явление, была выбрана мощность бустера элеронов, не позволяющая полностью их отклонить на скорости, близкой к установленному ограничению. Поэтому на этой скорости управление самолетом по крену было затруднено. Приходилось очень внимательно следить за скоростью и при появлении "упора" немедленно уменьшать тягу двигателей, удерживая самолет от кренения отклонением педалей.

Лесников все это знал, но при взлете с малым запасом топлива разгон происходил очень быстро, непривычно для летчика, и самолет вышел за ограничение по "реверсу": появился левый крен, летчик отклонил ручку вправо, кренение увеличилось, самолет перевернулся и пошел к земле. Форсаж Игорь выключил поздно, управляемость самолета не восстановилась, и он врезался в землю. Лесников успел катапультироваться, но скорость была слишком большой…

Нечто подобное произошло и у Петра Максимовича на Е-155Р-1, машине легкой и еще более "жидкой", чем "П-1".

После взлета в наборе высоты Остапенко "упустил" скорость, и самолет перевернулся, но Петро вовремя уменьшил тягу и вышел в нормальный полет, правда, очень низко. После этого полета мы прослушивали магнитофон, фиксирующий радиообмен и то, что мы на него наговаривали в полете, и в репродукторе слышалось тяжелое дыхание Петра Максимовича долгое время после того, как он вышел из опасного режима…

Летая на Е-155, надо было держать ухо востро, так как большая энерговооруженность и хорошая аэродинамика самолета позволяли легко "выскочить" за ограничения по приборной скорости и числу М. К тому же надо было не просто летать, а чисто выполнять требуемые режимы, привозить на землю достаточно качественные материалы, так что приходилось работать весьма напряженно и очень стараться. К примеру, точное выдерживание высоты полета на обычном самолете не представляет особой трудности, но на высоте 20–21 км, где летает Е-155, приборы, показывающие высоту и вертикальную скорость, имеют очень большое запаздывание, поэтому точно выйти на заданную высоту и точно её выдержать без использования специальных приемов пилотирования нелегко. Летать на такой большой высоте непросто, требуется достаточно высокая техника пилотирования, особенно при перехвате воздушной цели, да и при фотографировании и разведке нужно очень скрупулезно выдерживать требуемый режим.

Несмотря на эти и другие трудности, работать на Е-155 было чрезвычайно интересно. Сознание того, что испытываешь самолет, обладающий такими характеристиками, как-то возвышало тебя в собственных глазах и вызывало, как говорится, чувство законной гордости.

Для меня этот самолет навсегда останется самым памятным и дорогим, потому что он был первым, в становлении которого мне пришлось принять непосредственное участие, и, смею думать, не очень малое. Потом появились и другие машины, но я всегда подходил к Е-155, теперь уже МиГ-25, с каким-то особенным чувством, может быть, чем-то схожим с родственным чувством к близкому человеку.

15 февраля 1967 г., самолет — Е-155П-3, полетов — 1, время — 0 час. 42 мин. Определение аэродинамических характеристик, динамический потолок.

Против некоторых полетов в моих летных книжках стоит крестик — так я отмечал какие-нибудь происшествия, случившиеся со мной или моими товарищами в этот день. Тот полет мне помнится и без всякой отметки, так как при неудачной посадке я повредил очень ценный самолет.

В жизни каждого летчика, и не только летчика, бывает, что все идет на удивление гладко, все получается, все тобой довольны; со временем приходит сознание, что ты можешь многое, если не все, приходит чувство довольства собой.

Я всю мою жизнь старался быть самокритичным, смотреть на себя как бы со стороны, но — человек слаб, удача и успех в делах кому угодно затуманят глаза. Вот и наступает расплата — в какой-то момент судьба напоминает, что ты должен более трезво и объективно оценивать свои возможности и успехи, если таковые имеются. У летчиков это напоминание иногда больше смахивает на жесткую встряску, после которой можно и не встать…

Со мной все случилось так, как и положено быть. Жизнь летная, действительно, шла у меня куда уж лучше: попал в сборную Союза, пробился в ШЛИ, взяли на знаменитую фирму, доверили и экспериментальный самолет, и испытания опытной, уникальной по своим данным машины. Получается это дело у меня, вроде бы, неплохо, значит, я из себя что-то представляю… Мне б насторожиться, учетверить внимание и ответственность, но молодой я еще был, не битый, вот судьба и дала мне понять, что я еще не тот, каким себе кажусь. Хорошо еще, что все обошлось более-менее благополучно и для меня, и для машины.

Как я уже говорил, первый Е-155П имел на вооружении всего две ракеты: считалось, что для выполнения поставленных ему задач хватит и такого вооружения. Но заказчик с этим не согласился и потребовал подвески четырех ракет. Самолет модернизировали под четыре ракеты и назвали его Е-155П-3: получился он тяжеловатым, но летал по-прежнему неплохо.

Значение ему придавали, естественно, огромное, чуть ли не о каждом полете докладывали министру, и я был очень горд, когда мне представилась возможность полететь на этой машине.

Задание включало в себя определение некоторых аэродинамических характеристик, в частности, характеристик управляемости на динамическом потолке. Конечно, не на максимальном динамическом потолке, после набора которого самолет, потеряв скорость, "сыплется" вниз, почти неуправляемый, а на таком, где можно еще сманеврировать. Задание для меня, конечно, не рядовое, тем более, что перед этим полетом я сделал всего три полета на Е-155. Налетал я так мало потому, что дело происходило на степном полигоне, погода зимой там неустойчивая, самолеты к полетам готовили долго, вот и получилось, что в месяц я выполнял на Е-155 по одному полету. Проработал я задание с ведущим инженером Львом Шенгелая, со специалистами и полетел.

Этот день был солнечный и морозный, в воздухе серебрилась блестящая белая мгла — вроде бы и далеко видно, сети знаешь, где находится ориентир, и вроде бы и нет видимости, кругом все блестит и не за что зацепиться глазом… Бывает такая погода в степи при хорошем морозце после оттепели.

Задание я почти все выполнил: забрался аж на двадцать пять километров, сделал там, что надо, затормозился, затем снизился на высоту две тысячи метров. Оставалось выполнить пару виражей с постепенно нарастающей перегрузкой, так называемых "виражей-спиралей", и можно было идти на посадку.

Я запросил место недалеко от аэродрома, выработал топливо до нужного, весьма небольшого по заданию остатка, "открутил" эти виражи и развернулся домой. Спросил у командного пункта расстояние до "точки" — и холодок пошел по спине: я оказался почти в два раза дальше, чем предполагал, а керосина — в обрез!

Прибор, показывающий дальность до аэродрома, на этом самолете не работал, но по данным с земли расстояние, на котором я начал выполнять виражи, меня вполне устраивало; как я оказался так далеко — не понимаю… То ли ошиблись на КП, то ли в процессе выполнения виражей меня унесло, разбираться уже не было возможности.

Топлива должно было хватить, но при посадке с первого захода, без ухода на второй круг, если не смогу зайти сразу. И тут я сделал первую ошибку — выключил левый двигатель, рассчитывая сэкономить сотню-другую килограммов керосина.

Вообще-то этот способ может дать некоторый эффект, если предстоит длительное снижение, но при снижении с небольшой высоты экономия будет мизерной. Для горизонтального полета

такое решение совсем не годится, т. к. сопротивление неработающего двигателя заставит резко увеличить расход топлива на работающем.

Все это я знал, но двигатель все-таки выключил, посчитав, что к посадке привезу чуть побольше керосина, так как большая часть оставшегося пути приходилась на снижение и заход на посадку.

Выполняю заход, все вокруг белым-бело, ориентиров не видать, хотя земля под собой просматривается. Из моих посадочных средств работает лишь АРК, но "земля" молчит, подсказывает мне только удаление от ВПП, значит, по направлению иду правильно. И вдруг справа под углом, совсем близко, я вижу соседнюю полосу — следовательно вот-вот появится и моя, а я нахожусь выше расчетной траектории (шел я с "запасом", памятуя о том, что работает только один двигатель).

Я уменьшил обороты до малого газа, отвернул влево, чтобы выйти в створ полосы, подвернул вправо. Пора и уменьшать скорость снижения, так как высота уже нормальная. Даю РУД вперед, но у двигателя Р-15 очень большое время приемистости от малого газа до максимала, и медленно растущих оборотов одного двигателя явно не хватает, чтобы остановить снижение. Я упустил из виду, что самолет тяжелый — висят четыре ракеты, да и авторотирующий двигатель создает большое сопротивление.

Делать нечего. Земля быстро приближается, я пытаюсь уменьшить скорость снижения, но ручку приходится брать на себя очень осторожно — можно свалиться, — да и увеличение угла атаки увеличивает сопротивление самолета, и, следовательно, он начнет снижаться еще быстрее. Беспомощно смотрю на землю и жду удара…

Но перед самой землей двигатель вышел-таки на максимальные обороты, снижение почти прекратилось, да было уже поздно — самолет, хотя и мягко, с небольшим левым креном коснулся земли и помчался, прорезая снежные гребни. Меня швыряло по кабине, насколько позволяли привязные ремни, я автоматическими движениями выключал двигатель, выпускал тормозной парашют, пытался удержать направление, чтобы не въехать в СКП (стартовый командный пункт), и материл себя последними словами. Страха не было, я не думал, что самолет может разрушиться, в мозгу билась одна только мысль: "Что же я наделал?" — и еще: "Что же мне за это будет?"

Больше всего мне хотелось, когда самолет остановился, вылезти из кабины и уйти с глаз долой, но даже это я не смог бы сделать, если б решился: никак не открывался фонарь кабины, будто кто его приклеил… Наконец, механик Игорь Будько с

помощью Шенгелая кое-как отколупнул фонарь, и я непослушными руками стал отстегивать ремни.

Наказывают летчиков за промахи — в классе понизят, выговор объявят или еще что-нибудь придумают, но никакое наказание не сравнится с тем, которое он сам себе определит, если, конечно, летчик понимает свою вину. Много лет прошло с того злосчастного дня, но я помню, как будто все произошло вчера, все ощущения, переживаемые мной тогда, помню, как не спал ночами, не находя себе места…

Доложили о происшествии в Москву. Оттуда срочно прибыла комиссия и сразу сунулась к ангару — лицезреть разбитый самолет. Когда его увидели, почти что целый и не очень-то разбитый — лопнули пневматики передней и левой основной стоек и деформировалось крепление передней стойки к фюзеляжу, — то сильно удивились и стали "драть" меня не так свирепо, как намеревались.

По правде сказать, почти что и не драли: Остапенко, член комиссии, при встрече боднул меня головой и утешил, сказав, чтобы не переживал и все обойдется, председатель комиссии Г. К. Мосолов вообще не находил моей вины, а больше упирал на то, что Федотов рано дал мне допуск для полетов в такую погоду. По делу-то, конечно, виноват был только я сам, в чем и признался без долгих разбирательств.

Все обошлось, как и предсказывал Петро. Меня даже и не наказали толком — так, пожурили вроде. Один Федотов выбрал подходящий момент и "выдал" полной мерой, как он умел. Захотел со мной повидаться и Артем Иванович.

Мы пришли к нему в кабинет вместе с нашим начальником ОЛИ (отдела летных испытаний) К. К. Васильченко. Микоян вышел из-за стола, поздоровался за руку и сказал: "Ничего, Борис, все нормально: летчик, не побывавший в аварии, еще не все испытал. А за битого двух небитых дают… Так что, давай, летай!" Тут он указал на Васильченко и добавил: "Вот он виноват, а не ты!"

Я начал было протестовать, доказывать, что я-то больше всех к случившемуся причастен, но Константин Константинович втихаря двинул меня локтем в бок, чтоб я заткнулся, не "заводил" Генерального. Действительно, Микоян еще немного поворчал, но, не встречая больше возражений, успокоился и отпустил нас с миром.

Несмотря на его "благословение", разрешение летать на Е-155 я получил только через два месяца… Надеюсь, что больше я не давал Генеральному конструктору повода для огорчения, хотя Артем Иванович внимательно следил за моей работой и даже

незадолго до смерти, тяжело больной, как передавал мне Г.А.Седов, спрашивал у него, как идут у меня дела.

С Артемом Ивановичем Микояном я проработал всего пять лет. Встречаться приходилось не часто, но он всегда был приветлив, всегда как-то выделял летчиков, интересовался работой, просто жизнью. Мог и выпить рюмочку, зайдя в нашу комнату отдыха, предварительно обозвав нас "дикарями" за то, что держим коньяк в холодильнике: бывая на полигоне по делам, с удовольствием поддерживал компанию, ездил на рыбалку.

К слову сказать, Ростислав Аполлосович Беляков, ставший генеральным конструктором после Артема Ивановича, тоже прекрасно относится к летчикам-испытателям, всегда приветлив и доступен. Может, кто-то подумает, что же здесь особенного, как же можно по-иному общаться со своими испытателями? Увы, можно… На некоторых фирмах и заводах летчики записываются в общую очередь, чтобы встретиться со своим главным начальником…

Как-то, узнав, что Федотову исполняется 35 лет, Артем Иванович поздравил его и попенял, что тот не приглашает к себе на день рождения. Саша даже растерялся — никак не ожидал, что Генеральный выразит такое желание и, конечно, тут же пригласил Артема Ивановича.

Микоян приехал к Федотовым точно вовремя, извинился, что не смогла приехать Зоя Ивановна, его супруга, и сходу очаровал женскую половину застолья. Да и мы, его подчиненные, быстро почувствовали себя свободно, видя, как просто и душевно относится ко всем присутствующим Артем Иванович, шутит, рассказывает всякие истории, оказывает честь и выпивке, и закуске.

Когда Микоян прилетал на полигон, то всегда находил время, чтобы зайти в летную комнату и наш жилой домик, всегда интересовался, как мы устроены, с какими сталкиваемся проблемами, в чем надо помочь, причем это не было формальным участием высокопоставленного руководителя, его действительно все интересовало.

Такой человек не может не оставить следа в памяти, и я счастлив, что работал и общался с выдающимся авиаконструктором и замечательным человеком.

Вернусь к началу этой истории.

Где же дал я маху, почему же полет оказался таким несчастливым для меня? Я думаю, причин здесь несколько.

Во-первых, действительно мне не надо было лететь в такую погоду на новом для меня самолете с выполнением режимов при малом остатке топлива, учитывая мой небогатый опыт полетов в

сложных метеоусловиях, хотя формально я и имел на это право; во-вторых, перед выполнением виражей-спиралей мне надо было убедиться в близости аэродрома по известным ориентирам, а не по данным командного пункта; в-третьих, не выключать двигатель и, наконец, при снижении на посадку не убирать работающий двигатель на малый газ, а держать его на промежуточных оборотах, чтобы можно было быстро увеличить тягу.

Самым же главным было то, что я имел малый опыт полетов на реактивных самолетах с их большими расходами топлива, и, попав в ситуацию, когда керосина неожиданно для меня осталось меньше, чем я рассчитывал, растерялся, хотя при грамотных действиях все могло закончиться благополучно.

На фирме отношение ко мне после этого случая несколько изменилось, и потребовалось много времени, чтобы как-то реабилитировать себя — сбылись слова Н. И. Нуждина, сказанные им при первом нашем знакомстве. Ошибки помнятся долго, и космонавт-2 Герман Степанович Титов, в том 1967 г. летавший в ГК НИИ, через много лет, приехав как-то к нам на летную станцию, увидел меня и сказал, что он не забыл, как я сел на МиГ-25 до полосы. Мне оставалось промолчать, хотя с той поры много воды утекло и мою работу оценивали уже не только по той посадке…

9 июля 1967 г., самолет МиГ-21, полетов — 1, время 0 час. 4 мин. Полет на параде в Домодедово.

В 1967 г. намечался грандиозный авиационный парад в честь 50-летия Октября. Ясное дело, все фирмы должны были показать свои достижения. У нас Федотов готовился к параду на МиГ-23-11, Остапенко — на МиГ-23-01, Комаров — на МиГ-25, а я оставался в запасе, еще опальный за ту посадку.

Конечно, мне тоже хотелось принять участие в параде, но я понимал, что в моем положении претендовать на это не приходится. Но судьба переменчива: Федотов решил, что на параде должны летать все летчики фирмы. Г. А. Седов его поддержал, и мне предложили готовиться к параду на МиГ-23-31. Том самом самолете с подъемными двигателями.

Мне надо бы сразу, не раздумывая, согласиться, а я начал рассуждать, что, мол, лучше бы полететь на МиГ-23-31 Остапенко, так как он имеет большой опыт полетов на этой машине и покажет лучше меня, на что способен сей аппарат, а я смогу просто пролететь над Домодедово на МиГ-23-01 (вначале на нем не предполагались взлет и посадка на параде, только пролет). Григорий Александрович посмотрел на меня внимательно и ничего не сказал, а на другой день я узнал, что на МиГ-23-31 будет летать Комаров, а на МиГ-25 — военные летчики-испытатели Игорь Лесников, Григорий Горовой, Вадим Петров и испытатель с Горьковского авиазавода Глеб Вахмистров. Я же опять остался у "разбитого корыта", забыв основную заповедь служивого человека: "На службу не напрашивайся, от службы не отказывайся…"

Обижаться, кроме как на самого себя, было не на кого. Пришлось проглотить обиду и сесть за штурвал верного Ан-2 на трассе Жуковский — Домодедово… Михаил стал летать на "23–31" и скоро вполне освоил это своенравное сооружение, лихо взлетая после короткого разбега и через три минуты плюхаясь точно в назначенном месте, Остапенко отрабатывал взлет-посадку на своем самолете уже в Домодедово. Федотов тренировался в пилотаже на МиГ-23-11 — будущем широко известном МиГ-23.

Но недолго пришлось мне заниматься перевозками. Федотов, насмотревшись на мою унылую физиономию, придумал все-таки номер и для меня — взлет на МиГ-21 с пороховыми ускорителями. Наше руководство с Сашей согласилось, он

выполнил этот полет сначала сам, парадному начальству номер понравился, и я был включен в парадный расчет, разумеется, после соответствующей тренировки.

Парад есть парад, волнение, конечно, имеется — не так уж часто приходится летать перед такой массой народа и высшим руководством страны. Одним из основных требований, предъявляемых к летчикам на таких мероприятиях, где задействовано большое количество техники, является точное выдерживание запланированного времени выступления, так как все рассчитано буквально по секундам, и ошибка одного сразу нарушит весь порядок. На тренировках особенных накладок с выдерживанием времени не было, но на самом параде, как это обычно и происходит, случился "сбой".

Я должен был взлетать после посадки и сруливания с ВПП Соловьева, летавшего на Су-15ВД, а он, на тренировках "печатавший" посадки одна в одну точно на требуемом месте, на параде вдруг приземлился в самом начале полосы и сруливал с неё, естественно, дольше, чем обычно.

Произошло это, очевидно, вот почему. На последнем перед парадом разборе полетов кто-то из руководства заметил, что посадку Соловьева зрители видят плохо, так как он садится почти на середину ВПП, сбоку от зрителей, перпендикулярно генеральному курсу пролета, а вот "микояновцев" видно хорошо, потому что они приземляются в начале полосы. Вот Женя и решил сесть там, где его самолет будет смотреться получше, да не учел, что рулить ему придется намного больше. Если б он скорректировал время своей посадки, приземлился бы секунд на 10–15 раньше, то все было бы в порядке, я бы смог взлететь вовремя.

Мне дают взлет точно в расчетное время, я пустил секундомер, но взлетать навстречу рулящему самолету, конечно, не могу. Наконец, Женя освободил полосу, я взлетел и начал лихорадочно соображать, как же мне сесть в положенное время… Ну, как-то справился с этой задачей, приземлился по плану.

Сам взлет был хорош! Керосина в мой "МиГ" заправляли чуть-чуть — уже промигивала лампочка аварийного остатка, подвесок вооружения, естественно, не было никаких, двигатель на полном форсаже да еще два ускорителя с тягой по две с половиной тонны каждый. Самолет как бы получал хорошего пинка сзади и "колом" лез в небеса, правда, не очень долго — пока работали ускорители. На заходе включался СПС (сдув пограничного слоя с посадочных закрылков, эффективное средство для уменьшения длины пробега), на выравнивании выпускался тормозной парашют. Самолет брякался о землю и останавливался метров через триста.

Возникает естественный вопрос: для чего нужен такой полет, только ли для показухи? Конечно, взлетать с аварийным остатком никто никогда не будет, но даже с нормальной заправкой и с вооружением разбег МиГ-21 с пороховыми ускорителями будет не на много длиннее, так что самолет можно использовать с очень короткой полосы, метров четыреста вполне хватит.

Много чего интересного было на том параде: в газетах того времени все подробно описано, я не буду повторяться. К радости руководства и всех участников, парад в Домодедово прошел без происшествий, в то время как при проведении предыдущих больших авиационных праздников без этого не обходилось. На тренировках и репетициях случались неприятности: отцепилась ракета от Су-15, пилотируемого военным летчиком, и упала перед трибунами, никого не задев, сорвало створку фонаря кабины на Т-6 у шеф-пилота фирмы Сухого Владимира Сергеевича Ильюшина, тоже без последствий, но на самом параде как-то все обошлось. Самолет Т-6 к параду не допустили, срочно перекрасили обычный Су-15 в черный цвет, и Владимир Сергеевич на бреющем просвистел над Домодедово, изрядно удивив наблюдателей: почему самолет черный?..

Нехороший осадок в душе оставило одно событие, происшедшее на генеральной репетиции.

Напротив стоянки самолетов, участвующих в параде, располагалась выставка авиационной техники. Там были и современные машины, и очень интересные и редкие исторические летательные аппараты, были и макеты в натуральную величину.

После полетов народ повалил туда. Вдруг появились шустрые солдатики и мигом оцепили выставку, прогнав оттуда всех там присутствующих — оказалось, выставку будут осматривать очень важные персоны… Публика побрела к нашим, почти никем не охраняемым самолетам: люди лазили под крыльями, пытались взобраться на машины, только что не садились верхом. Мы, как могли, наводили порядок, но разве сладишь с тысячной толпой?

Хорошо, что зловредность зарубежных или доморощенных недоброжелателей оказалась сильно преувеличенной — ведь очень просто было подсунуть "нечто", чтобы натворить беды, но никто ничего такого не сделал, вся техника оказалась исправной и отлетала свое на параде нормально. Но тот факт, что, обеспечив безопасность "шишек", не подумали о безопасности летающих экипажей, да и не только их — упавший в море народа самолет натворит немало, — вызвал, мягко говоря, недоумение… Впрочем, это обычное для нас дело.

31 мая 1968 г., самолет МиГ-23-11, полетов — 1, время 0 час. 34 мин. Самостоятельный вылет.

Весной 1967 г. Федотов поднял первым самолет КБ Микояна с изменяемой в полете стреловидностью крыла — МиГ-23-11. Кто-то называет этот самолет первым советским самолетом с изменяемой стреловидностью, кто-то говорит, что первым таким самолетом был Су-7И, позднее названный Су-17, не в этом дело. Главное было в том, что у нас появился очень интересный самолет, со своей непростой судьбой.

Создавался он как легкий фронтовой истребитель-перехватчик с большой скоростью, дальностью, продолжительностью полета, с хорошими взлетно-посадочными характеристиками. Задачи маневренного воздушного боя на этот самолет первоначально не ставились, поэтому расчетная перегрузка составляла всего пять единиц. Самолет получился относительно легким, без топлива и оружия весил чуть более девяти тонн. Механизация крыла включала в себя закрылки по всему размаху и предкрылки, выпускаемые синхронно с закрылками, крыло на взлете и посадке имело стреловидность всего 16 градусов, что в сочетании с мощной механизацией позволяло взлетать после короткого разбега и приземляться на скорости около 220 км/час.

Уже во втором полете Федотов изменял стреловидность крыла во всем диапазоне углов и остался доволен поведением машины — балансировка самолета с изменением стреловидности изменялась немного, гораздо меньше, чем предполагалось. На параде Саша продемонстрировал несложный пилотаж, подвигал туда-сюда крылом, окрашенным для пущей наглядности в красный цвет, и произвел на зарубежных наблюдателей неплохое, судя по отзывам, впечатление.

Начали летать на МиГ-23 и мы: Остапенко, Комаров, я, Фастовец, затем военные летчики-испытатели и летчики ЛИИ. Мне самолет понравился своей летучестью, неплохим обзором из кабины, но его управляемость оставляла желать лучшего.

Вообще-то очень трудно добиться отличных характеристик управляемости самолета с крылом изменяемой стреловидности, имея обычную систему управления: ведь при разных положениях крыла получается каждый раз другой самолет! Эту проблему удается решить только при электродистанционной системе

управления, автоматически подстраивающейся под изменение характеристик самолета.

Много нам пришлось поработать над этой машиной, чтобы добиться приемлемой управляемости — про первые МиГ-23, поступившие в строевые части, летчики говорили: "Рулить на них хорошо, летать же — что комод перетаскивать…" Но последние модификации самолета — МиГ-23МЛ и МиГ-23МЛД — по управляемости оценивались летчиками достаточно высоко.

Когда на МиГ-23 стали выполнять пилотаж, то возникло много вопросов, одним из которых был такой: на какой стреловидности крыла лучше всего маневрировать? Наиболее высокое аэродинамическое качество крыло имеет на минимальной стреловидности, когда оно почти прямое, на этом крыле и надо бы выполнять маневр, но перегрузка при этом положении крыла разрешалась всего четыре единицы, да и по скорости и числу М прямое крыло имеет жесткие ограничения. На стреловидности 30 градусов самолет летал тоже неплохо, но и при такой стреловидности ограничения по приборной скорости и "маху" не давали возможности вести нормальный воздушный бой, именно воздушный бой, а не только перехват, как планировалось при проектировании этого самолета. Заказчик вошел во вкус, увидев, что у машины неплохие летные данные, и потребовал, чтоб и на МиГ-23 можно было делать все, что выполняется на МиГ-21.

Другие требования — другие возможности, да и другие последствия…

Решили мы принять для маневренного воздушного боя стреловидность крыла 45 градусов, на которой можно иметь приличную скорость и достаточно большое число М, но при такой стреловидности самолет оказался весьма "строгим" на большом угле атаки. С более мощным вооружением, нужным для воздушного боя, самолет стал тяжелее. Для сохранения его летных характеристик потребовалось увеличить площадь крыла — ее увеличили, уширив переднюю кромку. Из-за этого отказались от предкрылков, без которых самолет на взлете и посадке мог запросто свалиться на крыло, что и произошло у нашего летчика-испытателя Валерия Меницкого и военного испытателя Юрия Маслова к счастью, не разбившихся и даже не поломавших самолеты. А вот летчику ЛИИ Энну Каарма не повезло — он погиб, взлетая на единственном, наверное, оставшемся к тому времени МиГ-23 с таким крылом, так как все остальные самолеты были переделаны: вместо жесткой передней кромки на крыле установили отклоняемые синхронно с закрылками носки, тем самым повысив несущие свойства крыла и

управляемость на взлете и посадке.

Но нас подстерегала еще одна беда. Узлы и детали, изготовленные из особой высокопрочной стали, но с нарушениями технологического процесса термообработки, имели обыкновение разрушаться в самый неподходящий момент, причем необязательно при максимальной нагрузке. Как-то ночью внезапно отломилась основная стойка у МиГ-25, спокойно стоявшего на площадке, к счастью, под самолетом никого не было: по достоверным слухам, такое же случилось на посадке у одного транспортного самолета. У МиГ-23 из этой стали сделаны основные силовые элементы фюзеляжа и крыла, и однажды в полете крыло отломилось. Это произошло, когда самолет пилотировал летчик-испытатель нашей фирмы Фастовец.

В конце 1967 г. в каком-то московском ресторане отмечался пятнадцатилетний юбилей ШЛИ, совпавший с очередным выпуском ее слушателей. Федотов подвел меня к симпатичному стройному парню с очень хорошей улыбкой (или парня подвел ко мне, не помню уже…) и сказал, что этот самый молодой человек будет нашим испытателем. Вскоре он появился в летной комнате и пробыл в ней в качестве полноправного и непременного члена до 1991 г.

Сын военного летчика-истребителя, участника Отечественной войны, получивший от отца редкое имя — Авиард. Он окончил знаменитую "Качу" (Качинское авиационное училище, одно из старейших в нашей стране) и трудился там инструктором на МиГ-21. Долго, как положено, обивал пороги в ШЛИ, был туда принят, успешно учился и летал и попал на заметку Федотову. Мы тогда больше двух лет работали вчетвером, полетов хватало и на основной базе, и на базе ГК НИИ, и новая "рабсила" пришлась как нельзя кстати.

Я встречал малоразговорчивых людей, но Авиард (друзьями величаемый попроще — Алик или Гаврилыч), по-моему, рекордсмен по этой части, причем самое удивительное то, что его молчания не замечаешь. Бывало, точим лясы в теплой компании, каждый что-нибудь глаголет, Фастовец тоже вроде бы при деле, улыбается, активен, а потом выясняется, что он за все время сказал едва ли пару слов… Наверное, поэтому его слова были очень весомы — когда говорил Фастовец, ни у кого не хватало духу перебить или невнимательно выслушать изрекаемое. К тому же, наряду с весомостью, в его столь редко произносимых речах присутствовала изрядная толика неожиданного и нестандартного юмора.

Человек он был очень спокойный, рассудительный и летчик редкостный, быстро освоился с работой и вскоре стал одним из

постоянных жильцов нашего домика в городке на военной базе, а это означает, что он получил допуск к самостоятельной работе в командировке на аэродроме ГК НИИ. Такое доверие налагает большую ответственность: в те времена в командировке не было выбора, кому из летчиков фирмы лететь на то или иное задание, находились там в одиночестве, редко когда вдвоем, а работу надо было делать любую. Поэтому мы все, летчики КБ, пройдя через "степь", как в обиходе именовалась эта командировка, научились думать и работать самостоятельно, не оглядываясь на "корифеев" — позволят ли: если уж получил право работать самостоятельно в тех условиях, значит, тебе доверяют представлять фирму. Конечно, бывает, что на некоторые работы приезжают более опытные люди, но, в основном, все ложится на плечи находящихся там летчиков.

Фастовец быстро завоевал авторитет на фирме и вообще среди испытателей, выполнил множество сложнейших полетов, среди них первый вылет и испытания экзотического летательного аппарата — "изделия 105", прообраза воздушно-космического самолета, много давшего для создания известного "Бурана". Стал Авиард Гаврилович Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем СССР, не обойден другими наградами. Отметил он свое 50-летие и распрощался с летной работой — медицина после многолетней с ней борьбы взяла-таки верх…

Работал он инженером, занимался эргономикой и стендовой отработкой разных экспериментальных систем, много времени отдал испытаниям палубных самолетов, освоив нелегкую и новую в нашей авиации специальность палубного офицера посадки, при всем при этом оставаясь тем же скромным, большой душевности человеком.

Но в августе 1991 г. произошла беда. Летная работа, тем более испытательная, да еще на истребителях, не способствует сохранению здоровья, перенесенные нервные и физические перегрузки, видимо, как-то сказались, и у Фастовца произошло кровоизлияние в мозг. Наверное, врачи надеялись на лучшее, принимая решение на операцию, но 5-го сентября 1991 г., через два дня после неё, Авиарда Гавриловича Фастовца, 54 лет от роду, крепкого, спортивного человека, не стало…

Вернусь к тому полету. Фастовец выполнял задание по проверке прочности самолета при создании перегрузки. На высоте 1000 м он установил требуемую скорость и потянул ручку на себя, но самолет стал самопроизвольно крениться. Алик пытался выровнять машину, но самолет не слушался рулей, а над кабиной промелькнул какой-то предмет красного цвета, оказавшийся впоследствии ракетой, сорвавшейся со сломанного

крыла. Здраво рассудив, что оставаться в кабине дольше незачем, если уж вокруг самолета летают его детали, летчик катапультировался. И как раз вовремя, потому что через полторы-две секунды самолет взорвался. Обломки машины упали в соленое озеро Баскунчак, туда же приземлился, вернее, "присолился", и Фастовец.

Были и другие случаи разрушения крыла, и также экипажам удавалось спастись.

Все это не прибавило любви к МиГ-23, вводились жесткие ограничения, и даже когда нашли способ изготовления качественных деталей из той стали и с прочностью все стало в порядке, все равно, настороженное отношение к самолету осталось.

Но мы продолжали совершенствовать машину, выпустили её облегченный вариант — МиГ-23МЛ, создали очень эффективный истребитель-бомбардировщик МиГ-23Б, на базе которого был построен МиГ-27, сделали истребитель-перехватчик МиГ-23МЛА и, наконец, последнюю модификацию самолета — МиГ-23МЛД. Об этом самолете мне хотелось бы рассказать подробнее.

Как я уже говорил, при определении стреловидности крыла для воздушного боя решено было принять её равной 45 градусам, что, в общем-то, удовлетворяло всех по многим условиям, но эта стреловидность не являлась оптимальной по аэродинамическим характеристикам. Когда — после достаточно большого времени эксплуатации и испытаний — разобрались с прочностью и убедились, что при нормальной технологии изготовления крыло не ломается даже при значительном превышении разрешенной перегрузки, а только гнется, решили поискать более подходящую стреловидность. Лучше всего было бы, конечно, "прямое" крыло, но на большой приборной скорости самолет становился чересчур чувствительным к отклонению ручки в продольном отношении, возникала так называемая "раскачка", ни к чему хорошему не приводящая, да и ограничение по числу М оставалось прежним.

После многих испытательных полетов определили подходящую во всех отношениях стреловидность крыла — 33 градуса. Для лучшей аэродинамики на большом угле атаки носки крыла стали отклоняться автоматически — по выходу на определенный угол атаки. Были применены и другие новшества, повлиявшие на аэродинамику самолета, и в результате получился истребитель, практически не сваливающийся в штопор, а если и удавалось его туда загнать, то легко из сего режима выходящий.

Была модернизирована система вооружения, значительно увеличилась боевая эффективность самолета, улучшилась маневренность, повысилась безопасность полета. В общем,

МиГ-23МЛД обещал стать очень неплохим истребителем. И он им стал: в декабре 1982 г. в воздушных боях над Ливаном эти самолеты сбили три F-15 и один F-4, не понеся потерь.

К сожалению, имел этот самолет особенность, не устраивающую заказчика: на больших углах атаки, правда, в узком их диапазоне возникали колебания по крену. Были сбои и в работе комплекса вооружения, так как модернизация проводилась, в основном, на ремонтных предприятиях.

В перспективе все эти недостатки можно было устранить, мы знали, как это сделать, но на подходе был МиГ-29, и на доводку МиГ-23МЛД не стали тратить ни времени, ни денег.

Мне, по правде говоря, жаль, что МиГ-23 не был оценен по-настоящему. Все неприятности, происшедшие с этим самолетом, конечно, повлияли на отношение к нему летчиков и, особенно, руководящих товарищей, но нельзя не признать, что возможности МиГ-23 большие и до конца не использованные, да и не изученные толком. По крайней мере, на малой высоте МиГ-23 летает лучше многих более современных самолетов: со "сложенным" крылом он мчится на громадной скорости в любую болтанку, не вытряхивая душу из летчика, давая возможность точно прицелиться и по воздушной, и по наземной цели. Максимальная скорость у земли без использования форсажа приближается к звуковой, а иногда, при соответствующих условиях, ее превышает; на большой высоте самолет свободно достигает истинной скорости 2500 км/час. С "прямым" крылом он летает достаточно далеко и долго даже на малой высоте, где расход топлива побольше: на испытаниях МиГ-23Б с двигателем конструкции А. М. Люлька Федотов пролетел на высоте шестьсот метров более тысячи километров — это очень хороший результат для самолетов такого класса, причем только с внутренним запасом топлива, без подвесных баков.

В умелых руках и при правильном его применении МиГ-23 может работать вполне успешно. Для меня он тоже дорог и памятен, как второй самолет, в создании которого есть доля и моего участия.

16 сентября 1969 г., самолет МиГ-25П-3, полетов — 1, время 0 час. 33 мин. Боевая работа по МиГ-17 на малой высоте.

Вспоминаю этот, в общем-то, рядовой полет потому, что с него началась наша дружба с Николаем Стоговым, хорошим, добрым человеком и выдающимся летчиком-испытателем.

4 мая 1982 г. в газете "Красная Звезда" был помещен коротенький некролог, подписанный высшими руководителями ВВС, посвященный памяти Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя СССР, полковника Стогова Николая Ильича. До этого печального сообщения фамилия Стогова не появлялась в открытой печати, хотя под некоторыми статьями в специальной литературе стояла его подпись. Я думаю, что надо рассказать об этом человеке то, что я знаю и помню.

8 сентября 1965 г. я выполнил первый в жизни перегон истребителя, "спарки" МиГ-21У, на другой аэродром, и впервые оказался на степной базе ГК НИИ, где потом пришлось работать едва ли не больше, чем в Жуковском.

Выгоревшая, бескрайняя полустепь, полупустыня, маленькие саманные и деревянные домики, кое-где стандартные пятиэтажки: на базаре громадные арбузы, по рублю каждый — независимо от веса, — вкуснейшие помидоры, виноград во дворе нашего домика-гостиницы — вот первые впечатления от этого места. Впоследствии к ним добавились сорокаградусная жара летом, вьюги зимой, доводящая до отчаяния мошкара весной и непролазная грязь после осенних дождей. Но все это не было главным, главным было то, что довелось работать среди замечательных людей.

Как только я стал летать туда в командировки, так сразу же вошел в круг военных летчиков-испытателей, в основном, истребителей. Мы вместе проводили испытания, проходили предполетный медосмотр у одних врачей, в одной столовой поглощали казенные завтраки и обеды, вместе отмечали те или иные события, и веселые, и не очень…

Взаимоотношения между "фирмачами" и всеми без исключения военными испытателями были хорошими, с некоторыми из них даже дружескими: мы очень уважали

заслуженных ветеранов, особенно Петра Филипповича Кабрелева и Василия Сергеевича Котлова. Чтили выдающегося летчика-испытателя и, не боюсь упреков в сентиментальности, любимого всеми командира истребительной испытательной службы Василия Гавриловича Иванова.

О Герое Советского Союза, одном из первых заслуженных летчиков-испытателей СССР полковнике В. Г. Иванове расскажу немного подробнее.

Жаль, что уходят люди, оставив по себе память только у тех, кто их знал лично, и нет никого, кто бы написал о них так, как они того заслуживают. Василия Гавриловича я знал недолго, с 1966 по 1969 год, но врезался он мне в память на всю жизнь.

Летчик-истребитель, сбивший в войну несколько немецких самолетов, он стал испытателем ГК НИИ еще в военные годы. Летал на всех типах, но особенно много занимался первыми сверхзвуковыми истребителями: одним из первых испытывал МиГ-19 на штопор, отрабатывал комплексы вооружения, единственным из военных испытателей взлетал на МиГ-19 с ракетным ускорителем с мобильной пусковой установки, выполнил множество других работ.

Авторитет среди летчиков-испытателей Василий Гаврилович имел абсолютный, а главное — его любили. Волевой, жесткий командир, даже суровый, он притягивал к себе людей, даже мало с ним общавшихся, какой-то необыкновенной человечностью, удивительной цельностью.

По моим наблюдениям, да и по себе знаю, за полученный от Василия Гавриловича нагоняй летчики не обижались, так как обычно было за что, да и распекал он от души, а не потому, что по чину положено. Мы, гражданские испытатели, хотя формально ему не подчинялись, но тоже обязаны были выполнять все требования летной службы института, следовательно, и Василия Гавриловича, а он не делал различия между "своими" и "чужими" — все едино, всем "сестрам раздавал по серьгам"… Обычно все прегрешения, допущенные летчиками за день, "В.Г.", как его за спиной все называли, записывал на коробке "Казбека", которую старались у него стянуть, но выходило только хуже: обладая отличной памятью, В. Г. громил провинившихся не только за "свежие" ошибки, но и за когда-то ими допущенные. Но в обиду своих летчиков он не давал: распечет, накажет своей властью, и дальше обычно дело не шло. Он был действительно начальником службы испытаний истребителей — всю ответственность за организацию испытаний брал на себя: мы, работники промышленности, в случае каких-либо неувязок редко когда имели дело с вышестоящим руководством института, да и

оно почти что не вмешивалось в действия Василия Гавриловича, полностью ему доверяя.

Вне службы он относился к летчикам с теплотой и дружелюбием, охотно ездил на коллективные рыбалки, с удовольствием поддерживал компанию. Сохранивший к пятидесяти годам фигуру гимнаста, сплошь седой, с дочерна загорелым, независимо от времени года, лицом, с энергичным, волевым подбородком, Василий Гаврилович был красив особенной мужской статью.

Все вместе создавало вокруг него какое-то необъяснимое поле, и я не знаю летчиков, работавших с В. Г., кто бы не чтил этого замечательного человека.

Умер Василий Гаврилович неожиданно. В середине апреля 1969 г. он еще летал, а 8 мая его не стало — быстро развившаяся опухоль мозга…

Вернусь к рассказу о Стогове.

Многие летчики заходили к нам "на огонек", мы тоже не отказывались ни в гости сходить, ни на рыбалку съездить. Короче, общались тесно и знали друг друга. А вот Николая Стогова я, так сказать, не примечал. Не встречал я его у нас на "банкетах" по случаю чего-нибудь выдающегося, не привлекал он внимания веселым трепом в летной комнате военных испытателей, скромно делал свое дело и помалкивал. Да и летал тогда Стогов больше на "суховских" машинах и к испытаниям МиГ-25 приступил, по-моему, не раньше 1969 г.

В сентябре 1969 г. нам предстояло выполнить, как у испытателей принято говорить, "боевую работу": пустить ракету по самолету-мишени МиГ-17, летящей на высоте около шестисот метров. РЛС на МиГ-25 тех времен не могла обнаруживать цели, летящие ниже перехватчика, поэтому, чтобы сбить мишень, надо лететь ниже её. Когда же цель летит низко, то перехватчику приходится лететь совсем рядом с землей, на высоте, где экран РЛС "забит" помехами — отражением от земли. МиГ-25П — самолет высотный, создавался как оружие против высотных скоростных целей, но перехватчик есть перехватчик, и мы должны ухитриться обнаружить и сбить маловысотную цель.

Начинал эту программу Комаров, потом ему на смену прислали меня. Из военных испытателей по этой теме работал Стогов, и вот мы с ним в паре должны были выполнить этот полет. В паре, так как на испытаниях частенько бывает, что у перехватчика отказывает оружие, и, чтобы не терять дорогую мишень, в воздух поднимают несколько истребителей, обычно с разным вооружением.

Мы взлетели, вышли в зону, где разрешены пуски ракет, я

обнаружил цель среди вороха помех на экране радара, "захватил" её и пустил все четыре ракеты, каждая толщиной с телеграфный столб и только чуть покороче. Стогову уже стрелять не пришлось — от бедного МиГ-17 в небе осталось дымное облачко…

После посадки меня у стремянки встретил расторопный ведущий инженер самолета Сергей Поляков и тут же открыл бутылку шампанского, а вечером все, имеющие отношение к этому событию, собрались в нашем доме — "4-м домике", как его называли в экспедиции. Вот тут-то я и начал понимать, что же за человек Коля Стогов.

И надо же, как бывает: ничего особенного он не делал — не пел, не плясал, на гитаре не играл, не был, как говорится, душой компании, как, к примеру, тот же Серега Поляков, который только мертвого не расшевелит, — но шла от него такая необыкновенная теплота, такие у него были хорошие, добрые глаза и улыбка, что потянуло меня к нему всей душой.

С этого вечера и началась наша дружба. Николай оказался интересным человеком, очень начитанным, с четкой, принципиальной позицией по многим вопросам, может быть, даже несколько упрямым. Летчик он был замечательный, настоящий испытатель, хладнокровный, расчетливый. Всегда точно выполнял задание, "привозил" хорошие, ценные материалы испытаний и, что очень важно, был исключительно надежным: когда он летал, то все на земле знали, что полет будет выполнен аккуратно и грамотно, при каком-либо отказе летчик примет быстрое и правильное решение, если погода резко ухудшится, то Стогов приземлится хоть в тумане. Я летал с Николаем на МиГ-31, когда он выполнял свой первый полет на этой непростой машине, и помню, как он уверенно и четко пилотировал новый для себя самолет, как будто летал на нем не в первый раз.

В 1971 г. Стогов вместе с несколькими другими летчиками во главе с полковником Александром Саввичем Бежевцом, одним из ведущих летчиков-испытателей МиГ-25, полетел в Египет, чтобы испытать МиГ-25Р в реальной боевой обстановке.

Сначала они, в том числе и старший летчик-испытатель Горьковского завода Владимир Гордиенко, летали над "своей" территорией, а потом над фронтовыми позициями на Суэцком канале. Полет обычно проходил на высоте 22–23 км, что вполне нормально для тех широт (чем ближе к экватору, тем выше тропопауза и ниже температура на большой высоте, что повышает потолок самолета), предельное время полета на максимальном числе М для этой группы было увеличено втрое, и носились МиГ-25 над Африкой, как хотели, недоступные для перехватчиков противника, хотя израильтяне неоднократно поднимали в воздух

свои "фантомы" и "Миражи" — недостатка в информации о полетах "Альфы", как называли в Египте МиГ-25, у них не было… Николай выполнил восемь боевых вылетов на разведку, получил египетский орден, но никогда его не носил.

Предельно требовательный к себе, скрупулезно и методично готовящийся к каждому полету, Николай считал, что различного рода неприятности происходят с летчиками в основном из-за их "бестолковости" (его любимое выражение, подразумевающее и неграмотность, и беспечность, и неподготовленность), и что добросовестный летчик не может допустить никакой оплошности. Мы частенько схватывались с ним по этому поводу, так как я считал тогда и сейчас не изменил свою точку зрения, что летчик — не компьютер, может и ошибиться, и нечего его за допущенный "ляп" слишком виноватить, сам все поймет, нужно только с ним терпеливо и доброжелательно разобраться.

Раз случилось событие, сильно поколебавшее уверенность Николая в своей правоте.

Перед взлетом на Су-17 он забыл выключить стартовый тормоз, и на разбеге машину поволокло с полосы. Стогов прекратил взлет, но было уже поздно: самолет одним колесом заехал в канаву, выкопанную недалеко от ВПП для прокладки каких-то коммуникаций, и изрядно повредился.

На Колю было жалко смотреть — осунулся, глаза виноватые, не знает, куда деваться от стыда… Но настолько высок был его летный авторитет, настолько не вязался этот случай с его отношением к летной работе, с его требовательностью к себе, что никто не осудил Стогова, все его только жалели. После этой поломки Николай здорово изменился, стал как-то мягче, что ли, и больше мы с ним к прежним разговорам на ту тему не возвращались

Кстати, из-за этого неудачно придуманного стартового тормоза, включавшегося отдельным тумблером, были и другие попытки взлета на Су-17 с заторможенными колесами, а Игорь Волк и взлетел, оставив на полосе ошметки покрышек. Ему приказали катапультироваться, но он решил садиться и приземлился на то, что осталось от колес, вполне благополучно.

Многое вспоминается за тринадцать лет нашей дружбы, многое пережито. Я любил бывать у него дома где было полно всякой живности: ходил, выгнув спину, серьезный кот Кузя, путался под ногами Ганс, маленький песик неизвестной мне породы, хотя Стогов утверждал, что очень редкой, летал по квартире подобранный где-то соколенок, в аквариуме плавали рыбки, дружно опускавшиеся на дно, если Кузя слишком приближался. Мне нравились отношения между Николаем и

Галей, его женой, спокойные, ровные, чувствовалось, что между ними существует полное понимание и, главное, уважение и доверие друг к другу. Николай не любил лишних слов, пустопорожних разговоров и терпеть не мог внешних проявлений особенной там дружбы и приятельства, ворчал, ругался и отбивался, если кто-нибудь по пьяному делу пытался его обнять или, не дай Бог, поцеловать, но как же рядом с ним было уютно! Много раз собирались мы у него дома или где-нибудь в хорошем месте на Волге или Ахтубе: особенно почему-то запомнилась ветреная ночь на Калмынке, одной из многочисленных волжских проток: горит костер, раздуваемый ветром, плещется речка под берегом, из магнитофона льется какая-то очень красивая, чуть тревожная музыка, привезенная Николаем из Африки, мы сидим у огня, попиваем винцо, больше молчим, и так удивительно хорошо и легко на душе…

По службе Стогова регулярно повышали: его назначили начальником отдела летных испытаний истребительного управления, затем заместителем начальника всего управления, но по-прежнему Николай оставался самим собой, без излишнего "командирствования". На первый взгляд несколько суховатый, очень сдержанный, далекий от сантиментов, на самом деле Николай был мягким, деликатным человеком: я не помню случая, когда бы он на повышенных тонах распекал нерадивого, никогда не слышал от него бранного слова даже в обстановке, когда у многих развязываются языки. Строгий к себе, он не был так строг к подчиненным, и мне казалось, что это как-то мешает ему проявить себя в качестве командира, но вскоре я увидел, что его не просто уважают, а и любят, и это помогает Стогову выполнять непростые командирские обязанности среди знающих себе цену летчиков-испытателей. За летный труд и мужество Николаю в 1979 г. присвоили звание заслуженного летчика-испытателя СССР, а в феврале 1982 г. он стал Героем Советского Союза.

Как-то раз его подчиненные в шутку пожаловались мне, что их командир где-то раздобыл необыкновенное шампанское, а они никак не могут уговорить его на дегустацию… Кстати, Николай обожал сей напиток и, вообще-то довольно равнодушный к спиртному, мог "усидеть" в хорошей компании не одну бутылочку. Вошел Стогов, услышал, о чем разговор, сказал, что страждущие обойдутся и без дегустации, и похвастался, что ему кто-то проспорил действительно хорошее, коллекционное шампанское, которое пристало пить только по очень уж пристойному поводу.

Вот в начале апреля 1982 г. он и появился у нас дома, в Жуковском, при полном параде, с Золотой Звездой на тужурке,

необыкновенно разговорчивый и светский. Достал из кейса сверток, развернул его, и я увидел красивую коробку с бутылкой коллекционного Новосветовского шампанского. Выпили мы это вино за его Звезду и еще добавили, и остался он у меня в памяти каким-то не таким, как всегда, а веселым, разговорчивым, очень общительным в этот вечер. Мог ли я подумать, что это последнее наше дружеское застолье, и что пройдет совсем немного времени и не станет моего товарища…

В тот день, 28 апреля 1982 г., мне предстояло перегнать МиГ-25 из "степи" в Жуковский. С утра я слетал по другим заданиям, оформил документы на перелет и решил позвонить Стогову, так как утром увидеться не удалось, а я хотел поздравить его с наступающим Первомаем и со скорым днем рождения — 2-го мая ему должно было исполниться 48 лет.

К телефону никто не подходил. Сидевший в стартовом домике полковник Владимир Кондауров спросил, кому я звоню, и, услышав, что Стогову, как-то странно на меня посмотрел и сказал, что его должны найти. Я ответил — что, мол, его искать, сам придет, — имея в виду, что он где-нибудь в Управлении, и пошел усаживаться в самолет.

Запросил запуск двигателей, но мне вылет запретили и велели приехать на КДП. Несколько удивленный и раздосадованный задержкой, я приехал на командный пункт и узнал, что все полеты прекращены, так как со Стоговым нет радиосвязи, метка его самолета исчезла с экрана РЛС, и идут поиски.

Тут до меня дошел смысл сказанного Кондауровым. Почувствовал, как сжимается сердце, как почему-то стягивается кожа на лице, но не мог поверить, что с Николаем случилась беда. Я ехал обратно к своему самолету забрать летное снаряжение и старался не думать о самом плохом, надеялся, что Коля катапультировался и все с ним будет в порядке.

И надо же — как только я подъехал к стоянке, ко мне подбежал механик и передал, что есть разрешение на вылет, место падения самолета нашли, летчика там вроде нет. Поиски продолжают, но маршрутные полеты выполнять можно. Я взлетел, лечу домой, а душа рвется на части — как там Николай? В Жуковском тоже ничего толком не знали, и только на следующее утро стало известно — летчик остался в кабине…

Что же произошло? Стогов выполнял несложное задание — облет КЗА на МиГ-27. На высоте 6000 м на дозвуковой скорости сделал несколько пологих наборов высоты и таких же снижений и вдруг пошел к земле, не сказав ни слова по рации. Самолет постепенно увеличивал угол пикирования и скорость, но летчик

не вмешивался в управление почти до земли. Сохранившиеся записи КЗА показали, что перед самым ударом Николай полностью взял ручку управления на себя, но было уже поздно — через мгновение самолет на скорости около 900 км/час врезался в землю…

Точную причину катастрофы установить не удалось, ясно было только то, что летчик какое-то время не мог управлять самолетом — то ли полностью был без сознания, то ли в какой прострации. Здоровьем Николай обладал исключительным, даже в госпитале, где он проходил комиссию, как-то вывесили лозунг: "Летчики! Берите пример с полковника Стогова, учитесь у него поддерживать свое здоровье!", так что даже при нарушении подачи кислорода на этой высоте он должен был сохранить работоспособность.

Бывает так, что поневоле поверишь в судьбу, в предопределение.

В 1965 г. почти одновременно пришли в ГК НИИ трое молодых летчиков, давно мечтавших стать испытателями. Разные и по внешности, и по характеру — среднего роста, неширокий, но очень ладный, молчаливый и сдержанный Николай Стогов, богатырского сложения, улыбчивый и добродушный Виталий Жуков и чуть уступающий ему в стати, но тоже высокий и крепкий, удивительно компанейский и остроумный, покоритель женских сердец Санька Кузнецов — они как-то очень быстро "зацепились" друг за друга и крепко подружились. Чуть позднее к этой троице хорошо прилепился еще один славный парень — Николай Рухлядко.

Первым погиб Жуков — на малой высоте при выполнении тренировочного воздушного боя на МиГ-23 сорвался в штопор, катапультировался, но не хватило высоты для раскрытия парашюта. Вторым — Кузнецов, ему перебило ноги при катапультировании из потерявшего управляемость МиГ-25. Третьим ушел Рухлядко — не смог покинуть горящий Су-24.

На Стогова сильно подействовала гибель друзей; как-то он промолвил, что теперь и его черед… "Но я обязательно выкручусь, Боря, — говорил он мне, — ни секундочки не буду сидеть в самолете, если случится что-то серьезное". Я ругал его, говорил, что это плохая примета — накликивать беду, но он все чаще, обычно тогда, когда нам доводилось посидеть за столом, возвращался к этой теме. Наверное, было у него предчувствие…

Схоронили Николая на высоком берегу Ахтубы, в мемориале, построенном еще в 70-е годы по проекту волгоградского скульптора Виктора Фетисова. Стоит на обрыве металлическое крыло неведомой птицы, стоят гранитные стелы с именами не

вернувшихся из полета, стоит памятник Стогову. Прихожу я к нему, когда бываю в том городке, смотрю на этого высеченного из камня человека, вижу знакомые черты, вспоминаю пережитое. Говорят, время лечит, и, действительно, притупилась боль сердца, вызванная гибелью Николая, но каждый раз, когда я стою перед этим памятником, с прежней остротой чувствую невосполнимость потери…

16 сентября 1970 г. самолет МиГ-23, полетов — 1, время — 0 час. 25 мин. Отработка режимов РЛС.

Это был обычный полет, достаточно рутинный, в нем требовалось летать на малой высоте и пытаться выделить цель среди помех от земли, так как цель летела еще ниже.

Я выполнил полет, подождал Фастовца. летавшего по своему заданию, и мы поехали домой. Только поужинали, как зазвонил телефон. Степан Анастасович Микоян встревожено сказал, что в Жуковском произошло летное происшествие: МиГ-23, на котором летел Комаров, развалился в воздухе, что с летчиком, пока неизвестно. Мы вскочили в машину и помчались на узел связи, где, связавшись с нашим заводом, узнали, что Комаров погиб.

Михаил Комаров, курсант Федотова в Армавирском училище, давно стремился в испытатели, но его долго не отпускали из армии, и только с помощью своего бывшего инструктора ему удалось демобилизоваться. После краткосрочного переучивания в школе летчиков-испытателей на МиГ-21 его направили на авиазавод в Тбилиси. В армии Миша летал на МиГ-19, имел первый класс военного летчика.

Я с ним познакомился в 1963 г. во время его переучивания в ШЛИ и сразу запомнил этого ладного, с толстой нижней губой, очень симпатичного парня, чем-то похожего на молодого Высоцкого. В начале 1965 г. он перебрался в Москву и стал оформляться на фирму, куда его давно хотел взять Федотов. Я тоже числился в кандидатах, вот мы и стали с ним иногда встречаться.

Не скрою, что мне было не безразлично, с кем придется делить обязанности новичка на своей новой работе, но, пообщавшись с Михаилом, я понял, что мне крупно повезло, так как он оказался человеком редкостных душевных качеств.

О Мише рассказывать можно долго — пять лет работы вместе и жизни в одном доме, пять лет общих радостей и огорчений, пять лет дружбы… Хорошо о нем написано в журнале "Вокруг света" в 1971 г. Толковый журналист собрал воспоминания многих людей, работавших с Михаилом, все в этой статье — правда. Необыкновенно скромный, душевный и справедливый, чутко понимающий настроение людей, очень тактичный и в то же время умеющий пошутить и по-доброму посмеяться над незадачливым, Миша был всеобщим любимцем.

Летал он здорово, опыт военного летчика помог ему быстро освоиться с испытательной работой. Особенно неплохо провел он испытания комплекса перехвата на МиГ-25П. Смею сказать, что в становлении этого эпохального самолета очень большая заслуга принадлежит именно Комарову, пожалуй, он первым стал работать с бортовой РЛС, первым сбил воздушную мишень — Ту-16. Первое сбитие мишени с нового самолета или новой ракетой — всегда событие, на земле Мишку встречала огромная толпа, ему не дали ступить на землю, подхватили на руки и долго качали…

Абсолютный мировой рекорд скорости по замкнутому маршруту — 2981 км/час — Михаил установил с первой попытки, а это совсем непросто — с такой скоростью промчаться точно по заданной траектории, ни на секунду не отвлекаясь от контроля за работой систем самолета, потому что режим полета предельный. Международная авиационная федерация (ФАИ) наградила Комарова медалью Де ля Во, которую у нас да и во всем мире имеют очень немногие летчики, он получил "паблисити" в прессе и телевидении, но ничуть не зазнался и даже как-то сказал мне, что установить рекорд скороподъемности, к которому меня сулили подготовить в то время, наверное, гораздо труднее, чем выполнить его полет… Такой он был во всем.

За пять лет, что довелось ему проработать испытателем, Комаров сделал многое. Помимо МиГ-25П, он испытывал МиГ-25Р, первым поднял в воздух и провел основную часть испытаний МиГ-23УБ (двухместного учебно-боевого варианта МиГ-23), много работал с различными модификациями МиГ-21. Случалось попадать Михаилу и в сложные положения — садиться с разрушенным колесом основной стойки на МиГ-23, а 18 августа 1965 г. он катапультировался из МиГ-21Р.

18 августа — истинный День Авиации для настоящих авиаторов, независимо от того, на какой день недели он приходится. В том году 18 августа пришлось на рабочий день, но праздник есть праздник, и, наверное, по этой причине руководитель полетов перепутал метки на экране радара (как в случае с Абрамовичем), развернул Комарова в зону и стал давать ему уменьшающуюся дальность до аэродрома. Тот пытался объяснить, что его приборы показывают направление полета совсем в другую сторону, но получил указание не верить своим никудышным приборам и действовать, как ему велят.

Полет проходил за облаками. Хотя положение солнца говорило летчику, что он летит не туда, куда надо, но в ситуации, когда с земли безапелляционно утверждают, что все нормально, еще чуть-чуть — и можно будет снижаться для посадки, голова

идет кругом и почти перестает соображать. Да и солнце могло быть в таком положении, если бы самолет Комарова оказался западнее аэродрома и летел на восток. Он и летел на восток, только восточнее аэродрома…

Когда руководитель полетов понял, что дал маху, исправить положение было уже поздно. Топливо у Комарова кончилось, двигатель остановился, и пришлось летчику браться за ручки катапульты… Миша очень переживал случившееся, но ругать его было не за что, а тот руководитель полетов вскоре с работой распрощался.

Погиб Комаров, облетывая МиГ-23 для перегона в "степь". После разгона максимального числа М при подходе к рубежу выключения форсажа на команду руководителя полетов о прекращении режима Михаил вялым, не своим голосом ответил: "Нормально…" — и перестал управлять самолетом. Как зафиксировала телеметрическая аппаратура, МиГ-23 на полном форсаже со снижением разогнался до немыслимой скорости и разрушился.

Удалось установить, что кислородный кран был открыт, все агрегаты системы жизнеобеспечения исправны, в баллонах — кислород, а не азот, как предполагалось вначале, летчик был жив до разрушения самолета. В общем, все в порядке, а человека нет… Многие до сих пор считают, что причиной потери летчиком работоспособности явилась чья-то халатность, тем более, что аналогичные случаи были, и обнаруживалось, что кислородная система заправлена не тем, чем положено. Я не буду подвергать сомнению выводы аварийной комиссии, установившей факт нормальной заправки системы, ни мнение многих, в этом сомневающихся, а расскажу только о двух случаях из нескольких, имевших место в моей практике.

На МиГ-23 при выполнении маневра заклинило ручку управления самолетом — намертво, как будто её вбили в пол кабины. Не успел я испугаться, как ручка снова стала послушной. Прижав, как говорится, уши, я потихоньку добрался до дома. Перебрали всю систему управления, проверили бустера на заводе-изготовителе — все в порядке. На всякий случай заменили управление полностью.

В полете на МиГ-25Р на высоте около 21 км и скорости 2500 км/час у меня потемнело в глазах, я стал терять сознание, "поплыл", одним словом. Успел включить аварийную подачу кислорода и, грубо говоря, очухался. На земле досконально проверили всю кислородную систему, но дефектов не нашли. Заменили, как положено, агрегаты системы, но на меня некоторое время посматривали косо — не в самом ли летчике здесь дело…

Я и сам стал сомневаться в себе, тем более, что вскоре на медкомиссии мне настоятельно посоветовали всерьез заняться своим здоровьем, так как появились некоторые признаки того, что в недалеком будущем, возможно, придется расстаться с летной работой.

Ладно, допустим, что плохое самочувствие в том полете было связано с нарушением каких-то функций организма, и техника действительно была ни при чем, так почему же при переходе на аварийную подачу кислорода все стало в порядке, хотя с высоты 5000 м кислород от основной системы поступает точно такой же, как и от аварийной? Очевидно, был дефект в основной системе. Косвенным подтверждением тому является факт, что я после этого случая летал еще одиннадцать лет и никогда ничего подобного не испытывал.

К чему бы я все это рассказал? Дело в том, что бывают так называемые "плавающие" отказы любых систем, при проверке, особенно не в условиях полета, никак себя не проявляющие и не подтверждающиеся после появления их в полете. Наверное, у Комарова произошел как раз такой отказ.

21 мая 1971 г., самолет МиГ-23, полетов — 1, время — 0 час. 20 мин. Полет по теме «Кристалл».

Под кодовым названием «Кристалл» скрывалось весьма важное по тем временам (да и по этим тоже) мероприятие — показ военной авиационной техники самым высокопоставленным лицам в нашем государстве. Началась подготовка к нему весной 1970 г. Планировалось провести показ в августе, от нашей фирмы должны были летать Фастовец и я: Алик работал с ракетой класса «воздух-поверхность», я бомбил с МиГ-23Б. Но на те края свалилась холера, объявили карантин, и показ, естественно, не состоялся.

В 1971 г. подготовка к показу продолжилась. На этот раз мне предстояло демонстрировать МиГ-23 с новым, более мощным двигателем; я поднимал самолет с этим двигателем в первый полет, и впечатления от полета были самыми хорошими: самолет быстро набирал высоту и разгонялся, так как тяга этого двигателя составляла 12,5 тонн, на 2,5 тонны больше, чем у прежнего.

Когда готовились к показу, то керосина заливали немного, подвесок вооружения тоже не было, и вес самолета оказывался меньше, чем тяга двигателя, — теоретически можно было набирать высоту вертикально, как на ракете. На практике же вертикальный набор высоты продолжался недолго, сказывались неизбежные потери тяги с увеличением высоты, но в любом случае угол набора после взлета был довольно крутой. На показе я должен был в расчетное время на небольшой скорости подойти к заданному месту, включить форсаж и выполнить вертикальную горку, показав высоким персонам мощь нашего самолета.

Не знаю, каково было впечатление у персон, поняли ли они, что означает такой крутой набор высоты, чем он достигается — я думаю, что вряд ли… Почему я так думаю, может объяснить один факт: как-то на показе я пролетал перед зрителями на МиГ-27, увешанном бомбами, на малой скорости, демонстрируя устойчивость и управляемость самолета в полете на малой скорости с максимальным весом, и один из высокопоставленных наблюдателей спросил: «Что, этот самолет с таким количеством бомб быстрее летать не может?»

Наверное, не стоило бы упоминать о полете на «Кристалле», не представлял он особой сложности и интереса, но я вспоминаю это событие потому, что мне впервые довелось лицезреть самых

могущественных людей в стране, глянуть на них вблизи.

Когда определилась точная дата показа, за три дня до него прекратила работу городская столовая — все официантки были мобилизованы на подготовку к банкету, могущему быть на аэродроме, в расставленных загодя палатках. За два дня до события прилетел правительственный Ил-62, выполнил несколько заходов на посадку и улетел обратно в Москву, убедившись в исправности средств обеспечения его полета. Наехало в городок множество всяких людей в форме и без, шныряли они повсюду, все осматривая и чуть ли не обнюхивая. Наконец прилетело и высокое начальство.

По намеченному плану гости должны были сначала осмотреть стоянку самолетов, расставленных вдоль длинной рулежной дорожки, оборудованную различными стендами и плакатами с данными самолетов и вертолетов. Напротив каждого экспоната выкладывалось его вооружение, рядом стоял офицер с указкой, готовый дать необходимую справку.

Гражданские летчики и специалисты не должны были присутствовать на наземном показе, но буквально в последний момент министр авиационной промышленности Петр Васильевич Дементьев приказал, чтобы у каждого самолета стоял «наш человек», готовый вмешаться, если кто-то начнет поносить нашу родимую технику. Быстро сменив комбинезоны на костюмы, мы забрались в «газик» и помчались к месту показа. Интересно — до этого куда-нибудь пройти или, тем паче, проехать было затруднительно, чуть ли не на каждом шагу требовалось предъявлять пропуск, а тут ни одна душа не остановила наш автомобиль!

Небольшая группа людей медленно перемешалась от самолета к самолету, синхронно с её движением катили тяжелые правительственные «Чайки», ехала белая «Волга» с красным крестом на боку, неподалеку гужевалась кучка молодых людей в одинаковых темных костюмах. В окружении свиты шествовал Леонид Ильич, чуть сзади шли Косыгин и Подгорный. Блестели погоны генералитета, к небу поднимался папиросный дымок — Подгорный беспрерывно курил, не смущаясь близостью заправленных топливом самолетов, складывая окурки в коробочку, услужливо подставляемую широкоплечим молодым человеком.

Наконец процессия подошла к нашему МиГ-25, где стояли мы, т. е. я и ведущий инженер Олег Рязанов. Офицер у нашего стенда начал было свой доклад, но главком ПВО маршал Батицкий, не слушая его, стал указывать Брежневу на недостатки МиГа, сравнивая почему-то «чистый» перехватчик МиГ-25П с

американским многоцелевым самолетом F-4 «Фантом-2». «У «Фантома» скорость тысяча четыреста, Леонид Ильич, а у этого МиГа всего четыреста!» — гудел начальник противовоздушной обороны всей страны, известный тем, что лично расстрелял Берию в 1953 году.

Если даже почтенный главком оговорился — скорость МиГ-25 у земли тогда имел 1000 км/час, но уж никак не 400 км/час, — то на основной рабочей высоте наш «25-й» летел километров на пятьсот в час побыстрее, чем «Фантом», и мог перехватить цель на большей дальности от охраняемого объекта, чем любой другой перехватчик…

П. В. Дементьев не дал самолет в обиду и объяснил Брежневу реальное положение дел, так что нам с Олегом вмешиваться не пришлось. Впрочем, не уверен, что нас бы слушали…

Я стоял и смотрел во все глаза на людей, вершивших судьбу страны, да и не только ее одной. Честно говоря, я не испытывал каких-то особенных, «трепетных» чувств — ни почтения особого, ни, тем более, благоговения, ощущал только острое любопытство.

Девятнадцать лет моей жизни прошли при Сталине. Я просыпался и засыпал под слова из репродуктора о «великом и мудром вожде», пел о нем песни в пионерских лагерях, кричал «Ура!» на комсомольских и торжественных собраниях, когда провозглашались здравицы в честь товарища Сталина, и верил в него безусловно, как и миллионы других людей в стране да, наверное, и во всем мире.

Моя личная симпатия к Сталину усиливалась еще и тем, что везде, где только можно, отмечалось его особое отношение к авиации и к летчикам. «Сталинские соколы» — это звучало, а многие пилоты носили в планшетах портреты Иосифа Виссарионовича. Весть о смерти Сталина застала меня в военкомате, куда нас вызвали для оформления призывных документов. Притихшие, подавленные, мы молча слушали Левитана, кое-кто утирал слезы, и у многих, наверное, стучала в голове одна мысль: «Как же мы без него, что теперь с нами будет?»

Потом последовали всем известные события: верный сподвижник вождя Берия оказался агентом иностранных разведок и вообще исчадием ада, Маленков тоже был не тем, кем надо, и быстро слетел с вершины власти. Появился Хрущев, сначала в упряжке с Булганиным, затем стал править единолично, выступать с многословными и безграмотными — если не по бумажке — речами, стучать кулаком по трибуне, поминать «кузькину мать». Но Хрушев все-таки был неординарной личностью, он первым набрался мужества сказать народу правду,

далеко, конечно, не всю, про деяния Иосифа Виссарионовича, при нем зародились сомнения в правильности и справедливости всей нашей системы у тех, у которых еще этих сомнений не было…

Свалили и Хрущева. Воцарилась новая власть — «триумвират» — Брежнев, Косыгин и Подгорный, во главе с Брежневым, затем фактическим владыкой стал «лично товарищ Леонид Ильич».

Каждый новый правитель поносил предыдущего, пытался руководить по-своему, но результат был один и тот же: жизнь как-то со скрипом поворачивалась к лучшему, иногда даже становилось хуже, чем было, а уважения к властям не прибавлялось…

Так вот, смотрел я на находящихся совсем близко от меня этих людей и думал: что же в них такое особенное, хотя бы внешне, почему именно они могут распоряжаться судьбой всех остальных, и моей в том числе? Смотрел, слушал и не находил ничего такого, что как-то выделяло бы их из прочих, кроме подобострастия окружающих. Пожалуй, одно бросалось в глаза: какие они все ухоженные, холеные, как прекрасно сидят на них великолепно пошитые костюмы, как подчеркнуто внимательно слушают все каждое их, вернее, его слово, так как говорил один Брежнев, а Косыгин и Подгорный помалкивали, как мгновенно, на полуслове, все замолкают, едва Брежнев откроет рот. Один П.В.Дементьев выпадал из обшей картины подобострастия, не очень придерживался «политеса», говорил смело и свободно, да и Брежнев слушал его внимательнее, чем других.

После полетов всех летчиков собрали на встречу с высоким начальством. Мы построились полукругом, на середину вышел Леонид Ильич, довольно внятно и бодро, не заглядывая в бумажку, поблагодарил нас и поинтересовался, есть ли у кого какие вопросы или просьбы. Кто-то сказал, что в городке плохо с водоснабжением, хотя Волга рядом. Брежнев укоризненно попенял местному руководству за такое упущение, а потом спросил, как у летчиков дела с автомашинами, трудно ли купить. Все конечно, загомонили, что дела никудышные и никакого просвета здесь не предвидится, а Брежнев, повернувшись к кому-то из своей свиты, сказал, что надо бы помочь доблестным летчикам…

Встреча закончилась, на банкет руководство страны остаться не пожелало и улетело в тот же день, а через неделю в городок привезли сто пятьдесят «жигулей» и еще полторы сотни на следующей неделе…

Так окончилось мероприятие «Кристалл». Все его участники получили наручные часы с надписью «От ЦК КПСС. Президиума

Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР». Одному нашему сослуживцу эти часы здорово помогли, когда чересчур бдительные дружинники в метро учуяли специфический запашок и взяли было нарушителя под белы руки: пришлось расстегивать ремешок и демонстрировать сию надпись. В те годы такая надпись производила соответствующее впечатление на правоохранительные органы, и нашего товарища не только не задержали, а и проводили чуть ли не до дома. Наверное, сейчас такие часы уже не стоит показывать…

18 июня 1971 года. Самолет МиГ-25П № 808, полетов — 1, время — 0 часов 28 минут. Первый вылет самолета.

За мою испытательскую жизнь мне не довелось первому поднимать в воздух опытные самолеты. В моем, так сказать, послужном списке есть несколько модификаций машин, иногда значительно отличающихся от исходных, а вот совершенно нового аппарата мне, увы, поднять не пришлось. Вообще-то этим могут похвастаться только немногие летчики-испытатели, так что я не чувствую себя в чем-то обойденным; опытных машин давно уже делают очень мало, первыми обычно вылетают на них шеф-пилоты фирм и редко когда другие испытатели.

Самолет, о котором пойдет речь, представлял собой обычный перехватчик МиГ-25П, но с несколько измененной системой поперечного управления: при отклонении элеронов отклонялись в разные стороны и половинки стабилизатора. Этот способ управления по крену не нов, применялся он и на других самолетах, а на МиГ-23 и Су-24 является основным при стреловидности крыла, большей 45 градусов.

Казалось, не стоило и говорить о такой незначительной, на первый взгляд, доработке самолета, тем более о моем участии в его испытаниях, но так получилось, что события, связанные с этим самолетом, оказались причинами появления еще нескольких черных страниц в истории нашей фирмы.

Я уже говорил, что поперечная управляемость МиГ-25 на большой скорости полета оставляла желать лучшего. Если для разведчика, летающего в основном по прямой, а развороты выполняющего достаточно плавно, с такой управляемостью еще можно было мириться, то для перехватчика ее не хватало. В частности, при пуске ракет на большом числе М, когда из-за несимметричного схода ракет с правого и левого крыла самолет переворачивался на спину… Впервые такое случилось в полете военного испытателя Нораира Казаряна, почему и названо было «эффектом Казаряна».

Наши конструкторы придумали устройство, при пуске ракет автоматически отклоняющее половинки стабилизатора в разные стороны, чтобы предотвратить возникающее кренение. Это устройство — «компенсатор крена» — оказалось достаточно эффективным, и тогда возникла идея жестко «связать»

стабилизатор с элеронами, чтобы весь полет, а не только при пусках ракет, стабилизатор помогал управлять самолетом по крену.

Изготовили нужные детали и узлы, установили их на серийный самолет, и Федотов послал меня в Горький на завод облетать эту машину. Я проверил ее на основных режимах полета, нашел, что она управляется намного лучше обычной, никаких неприятных особенностей не отметил, и через некоторое время МиГ-25П № 808 был доставлен на нашу летную станцию.

Тут мы устроили ему уже более обширную проверку, в частности, достигли приборной скорости у земли 1300 км/ч. Прочность самолета и двигателя позволяла это сделать давно, но из-за плохой поперечной управляемости скорость на малой высоте была ограничена 1000 км/час. На этом же самолете управляемости хватало и на 1300 км/ч!! Испытав «808»-ю на всех мыслимых режимах, мы не обнаружили никакого «криминала» в ее поведении, машина была облетана военными испытателями, получила «добро», и новое управление стало устанавливаться на серийных перехватчиках.

Все шло хорошо, пока при подготовке к очередному показу на аэродроме Кубинка не перевернулся и не врезался в землю ведомый пары МиГ-25П с новым управлением военный летчик Майстренко. Анализ катастрофы не смог точно выявить её причину. Предположительно, отказа управления не было, но самолет почему-то вышел из повиновения… Появилась версия, что ведомый самолет попал в спутную струю от ведущего и при выходе того на перегрузку опрокинулся на спину.

Мы стали проверять эту версию, летали на «спарке» МиГ-25ПУ за другим МиГ-25, стараясь добиться такого же поведения машины, какое было в Кубинке, конечно, на большей высоте. Действительно, при полете в плотном строю, когда крыло ведущего как бы перекрывает крыло ведомого, при выходе ведущего на перегрузку ведомый самолет энергично переворачивается на спину; на малой высоте это обязательно приведет к столкновению с землей.

Казалось, причина происшествия в Кубинке определена, но вскоре последовал еще «звоночек»: в одном полку на таком же МиГ-25 на несколько секунд заклинило ручку управления. Я поехал в этот полк, слетал на том самолете, проверил все режимы, особенно тот, где летчик заметил неладное, и опять ничего подозрительного не нашел.

Все-таки появилось и крепло подозрение, что с управлением самолета не все ладно. К тому же вскоре произошел еще один случай временного отказа управления у военного летчика

Колесникова, и военные потребовали более углубленных испытаний, уже не у нас на фирме, а в ЛИИ, вроде бы нам не доверяя… Попереживал Федотов по этому поводу, но что поделаешь? Кто платит тот и заказывает музыку… В ЛИИ доставили самолет Колесникова; вначале на нем летал летчик-испытатель ЛИИ Леонид Рыбиков, а потом эту работу стал проводить Олег Гудков, один из ведущих испытателей ЛИИ. Гудков был убежден, что с управлением все в порядке и яростно спорил с сомневающимися на всех совещаниях по этому поводу, где и мне приходилось присутствовать.

4 октября 1973 г. Гудков разбился, войдя в неуправляемое вращение на малой высоте. Перед этим он выполнил восемь проходов над ВПП на большой скорости с разными отклонениями рулей и не заметил ничего необычного в управляемости самолета. На девятом режиме, когда он попробовал еще один вариант отклонения ручки управления, самолет внезапно завертелся вокруг продольной оси. «Вращает!» — быстро и вроде бы с радостью, что нашел наконец это явление, закричал Олег, и тут же медленно, по слогам, отчеканил: «Вра-ща-ет!»

Если ехать на электричке от Москвы в сторону Рязани, то перед Раменским с левой стороны железной дороги виден длинный кирпичный склад с одной разрушенной секцией — сюда и упал самолет Гудкова. Невероятно, но никого не зацепило обломками, хотя рядом и платформа, и рынок, и фабрика: повыбивало стекла, изрешетило крышу продовольственного ларька — и все. Гудков катапультировался в перевернутом положении самолета, за доли секунды до удара. Мы с Федотовым и начальником службы летных испытаний ГК НИИ Вадимом Петровым, бывшим у нас в командировке, приехали на место катастрофы минут через тридцать; везде валялись какие-то трубки, клочья металла, у железной дороги лежал почти целый генератор, резко пахло керосином. Летчик-испытатель ЛИИ полковник А. А. Щербаков ходил по разбитому складу, рядом с ямой, где виднелись обломки самолета. Кто-то из нас спросил, где Олег, надеясь увидеть что-то похожее на человеческие останки.

— Вот Олег, — ответил Александр Александрович, показав на какие-то лохмотья, висевшие кое-где на балках и стенах склада…

В чем же истинная причина неуправляемости самолета? Ось вращения стабилизатора МиГ-25 находилась слишком далеко от его передней кромки, и при некотором сочетании приборной скорости, числа М и угла своего поворота стабилизатор мог оказаться перекомпенсированным, т. е. стремился увеличить угол своего отклонения. На «старом» МиГ-25 такое явление не

возникало, так как обе половинки стабилизатора отклонялись симметрично, и отклонить их на максимальный угол в полете на большой скорости и малой высоте, где возможна эта перекомпенсация, практически нельзя — самолет выйдет на недопустимую перегрузку. С новым управлением это стало возможным — стоило немного отдать ручку от себя и отклонить её в сторону: носок одной половины стабилизатора задирался вверх до предела, а мощности бустера не хватало, чтобы вернуть стабилизатор в нормальное положение. Самолет вращался, восстановить его управляемость можно было только изменением скорости полета, уйдя с этого числа М, но и у Майстренко, и у Гудкова не было для этого ни высоты, ни времени.

Так как это явление происходило только в очень узком диапазоне чисел М на большой дозвуковой скорости на малой высоте, «поймать» его было нелегко, да и Гудков нащупал его в самом конце полета, будучи, как я уже говорил, уверенным, что с управляемостью все в порядке, иначе бы не стал выполнять режим над населенным пунктом. По записям аварийного самописца установили, что одна половина стабилизатора ушла на свой упор, определены были скорость, высота полета, действия летчика рулями; картина всего случившегося была восстановлена и причина найдена. Так своей жизнью Олег Васильевич Гудков расплатился за нахождение истины.

Через некоторое время после катастрофы у нас подготовили МиГ-25У, на котором было предусмотрено отключение одной из двух гидросистем самолета, чтобы получить перекомпенсацию стабилизатора на большей высоте (при отказе одной гидросистемы мощность бустера в два раза меньше, поэтому перекомпенсация проявится на меньшей скорости и на большей высоте). Ведущим летчиком этих испытаний был Федотов, в числе других принимал участие в полетах и я. Ощущения при попадании в режим перекомпенсации были не из приятных: ручка управления намертво «закусывалась» в одном положении, восстановить управляемость можно было только уменьшением скорости или подключением второй гидросистемы.

Виновато, конечно, было КБ. Налицо была ошибка аэродинамиков и конструкторов: пришлось уйти с работы главному аэродинамику, досталось и другим специалистам, имевшим отношение к происшедшему. Мы, летчики-испытатели, тоже чувствовали себя виноватыми — не сумели вовремя обнаружить такой промах конструкторов, но, я думаю, из вышеизложенного можно понять, как обстояло дело.

Правильное конструктивное решение нашлось быстро: за полгода на всех перехватчиках поменяли стабилизаторы на

новые, с перенесенной чуть вперед осью вращения. С тех пор я не знаю случаев, чтобы у МиГ-25 были какие-нибудь проблемы с управлением.

Самолет МиГ-25П № 808, положивший начало этой невеселой истории, закончил свое недолгое существование в мае 1973 г., унеся с собой жизнь военного испытателя Александра Кузнецова, друга Коли Стогова.

29 мая я прилетел в очередную командировку в степь. Утром следующего дня Вадим Иванович Петров, уточняя плановую таблицу полетов, сказал, что на «808», на которой был запланирован мой полет, лучше бы слетать Кузнецову, так как именно он готовился к этому полету в мое отсутствие и отнимать у него полет будет неудобно. Я не возражал, работы у меня хватало и на других машинах, и Саша полетел.

Задание включало в себя отработку САУ на небольшой высоте и приличной скорости. Эти полеты мной и Кузнецовым уже выполнялись, особенной сложности они не представляли. Спустя минут двадцать после взлета пропала метка самолета с экрана радара, прекратилась радиосвязь. Поисковый вертолет нашел место падения самолета, нашел и летчика. Саша катапультировался, приземлился нормально, но ноги у него оказались перебитыми, и он умер от потери крови и болевого шока, как определили врачи, вскоре после своего приземления. По записям КЗА определили высоту и скорость полета (они очень близко подходили к тем, что потом оказались у Гудкова) и увидели, что одна половинка стабилизатора вроде бы ушла на упор. Сочли эту запись не вполне достоверной, она и вправду была сильно смазанной и неясной. Точной причины, заставившей летчика покинуть самолет, не нашли. Одной из версий была та, что самолет столкнулся с птицей, коих в небе над степью предостаточно, тем более, что недалеко от места падения самолета нашли гнездо орла, где пищал птенец, а мамаша так и не появилась за все время работы на том месте. Еще оказалось, что приборная доска была недостаточно надежно закреплена в кабине и при катапультировании могла отвалиться и перебить ноги летчику, но все это были предположения.

После гибели Гудкова можно было достаточно уверенно говорить о том, что и у Кузнецова произошла перекомпенсация стабилизатора. Таким образом, к списку погибших по этой причине летчиков нужно добавить и еще одного…

19 февраля 1972 г., самолет — МиГ-21УС, полетов — 1, время — 0 час. 25 мин. Контрольный полет.

Где-то в первой половине февраля 1972 г. меня вызвал начальник ОЛИ К.К. Васильченко и сказал, что нужно лететь в Сирию. Там на МиГ-21 стали разваливаться диски первой ступени компрессора двигателя, произошло уже три таких случая, причем погиб один летчик, и сирийцы просят разобраться в этом деле.

Собралась небольшая делегация из представителя моторной фирмы, работника ГИУ (главного инженерного управления) и меня. Очень быстро прошло оформление документов на загранкомандировку (в те времена это обычно тянулось довольно долго), сделали нам прививки против неведомых восточных болезней, выдали билеты, и вот мы в самолете, летим на Ближний Восток.

Промелькнули под крылом Турция, Кипр, Ливан, показались пустыни Сирии. Наконец, наш Ил-18 покатил по идеальной полосе аэродрома в Дамаске. Нас встретил сотрудник посольства и повез в город. Впервые я увидел и почувствовал на себе, что такое настоящая автострада, по пути из аэропорта до Дамаска: старенькая «Волга» шла на скорости 130 км/ч абсолютно без работы амортизаторов, как будто плыла; наверное, можно было пить чай без риска облиться…

Дамаск оказался вполне современным городом, чистым (по крайней мере, в центре), с множеством магазинов и магазинчиков, с громадным, известным на весь арабский Восток, базаром «суком», с улицами, забитыми автомобилями всевозможных марок, зачастую весьма помятыми, с магнитофонными воплями муэдзинов, сзывающих правоверных на молитву.

Было очень любопытно наблюдать за жизнью экзотического, чужого и в то же время знакомого с детства, из сказок «Тысячи и одной ночи», города, но дело, по которому мы приехали, было серьезным, и надо было досконально в нем разобраться. При достаточном обосновании вины техники в произошедших авариях мы, т. е. советская сторона, должны были выплатить немалую компенсацию, да и не в деньгах было дело, а в том, что надежные прежде двигатели на МиГ-21 по какой-то причине стали разрушаться. Поэтому мы встретились с высшим руководством

сирийской авиации, с людьми, эксплуатирующими наши самолеты, узнали, как летают сирийцы, как обслуживается техника, какие к нам претензии помимо тех, из-за которых мы прилетели, какие пожелания. Договорились, что я слетаю с арабским летчиком на МиГ-21У и он покажет мне, на каких режимах они летают и воюют.

Прошло совсем немного времени после событий 1971 г. на Суэцком канале, Сирия считалась в состоянии войны с Израилем. Правда, активных боевых действий не велось, но боеготовность сирийских войск, естественно, авиации в первую очередь, поддерживалась на достаточно высоком уровне. Летчики летали очень много, до 150 часов в год, в основном, на воздушный бой, профессиональная подготовка при таком налете была соответствующая.

Сирийцы быстро поняли, что на МиГ-21 можно делать буквально все, не опасаясь сваливания, потому что в устойчивый штопор загнать МиГ-21 затруднительно, а из сваливания он выходит запросто, летали на малых скоростях, теряли скорость до «нуля», падали и на хвост, и «листом». К тому же двигатель Р-11 работал устойчиво на всех «экзотических» режимах полета. Можно сказать, что сирийцы владели МиГом, как «волк зубами», и не боялись ни «Фантомов», ни «Миражей», зная, что эти машины весьма строги в пилотировании, а у «Миража» еще и двигатель помпирует при небольшом скольжении на довольно умеренном угле атаки. Претензии у сирийцев были к качеству ракет: имелись случаи их неуправляемости, к неважному обзору из кабины, да и время полета МиГ-21 было маловато. В общем же, самолет большинству летчиков нравился, особенно его самая первая модификация МиГ-21Ф-13, очень легкая и летучая машина.

Сирийцы широко использовали форсажные режимы работы двигателя на очень малых скоростях полета, что безусловно оправдано в бою, но на этих скоростях, если к тому же и высота больше установленной по инструкции, ухудшаются условия работы форсажной камеры, и существует ограничение скорости (в зависимости от высоты полета), ниже которой форсаж вообще не включится или будет гореть неустойчиво, даже погаснет.

На небольшой высоте двигатель Р-11 самолета МиГ-21 работал на форсажном режиме устойчиво на любой малой скорости, вплоть до нулевой, но при этом возникало так называемое «пульсационное горение» в форсажной камере, что приводило к вибрации турбины и, следовательно, компрессора, особенно его первой ступени. В диске компрессора появлялись трещины, в ряде случаев приводившие к разрушению двигателя.

Тысячи МиГ-21 летали в СССР и других странах, но подобной проблемы с двигателем не возникало. Имелись единичные случаи появления трещин в диске компрессора из-за некачественного изготовления, а вот в Сирии это стало повальным явлением, очевидно потому, что там использовали самолет «на полную катушку». Инструкция по летной эксплуатации ограничивала минимальную скорость полета, но когда мы указали на это сирийским летчикам, они резонно заметили, что им не до инструкций, если на хвост сел «Мираж», а летчик МиГа знает, что может затянуть противника на такой режим, где тот попросту упадет…

Но формально-то инструкция нарушалась, что позволило нам отклонить претензии сирийцев к качеству техники и сохранить несколько миллионов валюты. Говоря же по делу, у нас оказалось «рыльце в пушку», если уж самолет позволяет делать все, что может пригодиться в бою, то и его двигатель должен терпеть все…

Как только сирийцы поняли, что получить компенсацию с нас не удастся, то они потеряли к нашей делегации всякий интерес. Главный инженер сирийских ВВС уехал по семейным делам, а мы бродили по Дамаску, приценивались к шмоткам, смотрели в кино американские боевики, по вечерам дегустировали ливанскую араку под российский черный хлеб и селедку, привезенные с собой, и ждали, когда нас отправят домой. Наконец, появился главный инженер, подписал совместный протокол, и мы отбыли восвояси. Но полет, о котором договорились раньше, я все-таки сделал.

Командир звена Абдель, невысокий крепыш на кривоватых ногах, знал одно русское слово «товарич» и одно английское «о'кей», которое произносил, в основном, в вопросительном тоне. Я, естественно, по-арабски ни в зуб ногой, но в полете мы друг друга как-то понимали и даже могли договориться о своих действиях.

Начался наш полет с того, что мой Абдель сразу после взлета, не успев убрать шасси, плавно потянул на полупетлю. Самолет не очень охотно шел вверх, заметно теряя скорость. На высоте около 1000 м мы, наконец, легли на спину; стрелка приборной скорости, уползшая влево до 150 км/ч, потихоньку пошла вправо. Но самолет спокойно летел, не трясся, не выворачивался, летчик уверенно контролировал машину. Набрав нормальную скорость, он перевернул самолет со спины в обычное положение, и мы пошли в пилотажную зону.

Что бы летчик ни делал: виражи на скорости 230–240 км/ч, зависание до нулевой скорости, энергичный маневр типа «хай

джи ролл» («бочка» с высокой перегрузкой) — все время ощущалась его мгновенная реакция на поведение самолета, движения рулями были точными и координированными, особенно была заметна энергичная и четкая работа ног, почти не применяемая в практике наших строевых, да и не только строевых, летчиков.

Не скажу, чтобы все, выполняемое сирийцем, было мне в диковинку: в испытательных и тренировочных полетах мы делали почти то же самое, но мы-то были испытателями, летчиками особенной квалификации и со специальной подготовкой, а тут обычный военный летчик, несомненно, высокого класса, вытворяет черт знает что! Только на посадке мой командир дал маху: как планировал на скорости 320 км/ч, так и плюхнулся на этой скорости практически без выравнивания.

Откуда-то на ВПП выехала автомашина. Абдель сходу включил форсаж, мы перепрыгнули через это неожиданное препятствие и ушли на второй круг. Окончательная посадка была столь же жесткой…

Грустно мне стало после этого полета и обидно за наших отечественных соколов, зажатых (не продохнуть!) не вполне иногда разумными ограничениями…

Дома мне пришлось докладывать на самых различных уровнях о своих впечатлениях и выводах после этого полета. Как-то на очередном совещании я заметил, что представители главного штаба ВВС несколько иронически улыбаются, слушая мои разглагольствования, и в перерыве спросил, чего веселого они находят в моем сообщении. Последовал приблизительно такой ответ: «Борис Антонович! То, что ты рассказываешь, нам давно известно, наши тамошние военные советники держат нас, как говорится, в курсе. Но ты не представляешь, сколько папах полетит, если наши летчики начнут летать так же!». (Папаха — зимний головной убор высшего офицерского состава, символ высокопоставленных руководителей.)

Правда, в ГК НИИ стали проводить серьезные исследования в области использования малых и нулевых скоростей истребительной и штурмовой авиацией, и через восемь(!) лет вышел отчет, где научно подтверждалась ценность маневров, подобных тем, что еще в 1971 г. мне продемонстрировал невысокий крепкий паренек Абдель, которого так летать заставила жизнь.

Один из знаменитых военных летчиков-испытателей, Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, полковник Юрий Александрович Антипов как-то рассказал мне, что в начале войны несколько Ме-109 «зажали» его МиГ-3, и он на

тяжелом, неповоротливом, по общему мнению, МиГе стал крутить такие виражи, что юркие «мессера» ничего не могли с ним поделать. «Жизнь заставила, по мне стреляли», — заключил рассказ Юрий Александрович.

Справедливости ради надо сказать, что бой проходил на приличной высоте, где МиГ-3, имея высотный двигатель, не очень-то уступал Ме-109, но мастерство летчика имело, наверное, решающее значение.

История с этой командировкой имела несколько неожиданное для меня продолжение. В 1975 г. я встретился в Саранске со своим старым другом по ЦОЛТШ Владимиром Ефимовым. Многое мы вспомнили и о многом переговорили, и вот однажды он спросил меня, был ли я в Сирии? Когда я это подтвердил, Володя тяжело вздохнул и поведал мне, что слышал, как меня в полете поймали несколько «Фантомов» и повели на свою территорию, причем на русском языке поинтересовались, точно ли моя фамилия Орлов? Получив утвердительный ответ, один из летчиков назвал свою — одного из моих прежних однокашников по ЦОЛТШ и сообщил, что меня могут отпустить, с условием уносить побыстрее ноги из Сирии и свой нос в чужие дела больше не совать… Я, вроде, согласился и был отпущен с миром.

Пришлось утешить друга, что в этой байке соответствует действительности только то, что я на самом деле был в Сирии и слетал один раз на «спарке». Потом уже выяснилось, что тот, который меня милостиво отпустил, в Израиль не уезжал, жил себе преспокойно в Киеве и будто бы давно уже не летал даже на отечественных самолетах. Кто придумал такую историю, не знаю до сих пор…

4 ноября 1972 г. — самолет МиГ-23 № 604, полетов — время — 0 час. 40 мин. Определение балансировочных характеристик.

В этот погожий осенний день я взлетел с нашего аэродрома в Жуковском, чтобы выполнить несколько режимов для определения зависимости угла атаки от отклонения стабилизатора, так называемых балансировочных характеристик самолета.

Я часто употребляю это выражение «угол атаки» и надеюсь, что большинство моих читателей знают, что это такое, но не лишним будет напомнить, что это одно из важнейших аэродинамических понятий, представляющее собой угол, под которым несущая поверхность летательного аппарата встречается с набегающим потоком. Это весьма упрощенное определение, но достаточно верное. От того, с каким углом атаки летит самолет, зависят его подъемная сила и сопротивление; чем больше этот угол, с которым может держаться в воздухе самолет, тем этот самолет безопаснее.

Каждый самолет имеет свои допустимые углы атаки, на которых возможна его нормальная эксплуатация. Что касается МиГ-23, то он с крылом, установленным в «маневренное положение», мог выходить на угол атаки 24–26° без признаков нарушения устойчивости. Военные испытатели, в частности, С.А. Микоян, считали, что лучше придерживаться первой цифры, мы же, «фирмачи», заинтересованные в расширении боевых возможностей нашего самолета, настаивали на второй.

Казалось бы, мелочь, какие-то два градуса, но это не так: буквально каждый градус увеличения угла атаки дает не один десяток метров уменьшения радиуса разворота, что может оказаться решающим в воздушном бою. Чтобы доказать свою точку зрения, нужно было подтвердить её экспериментально, поэтому все режимы полета, связанные с выходом на большой угол атаки, мы выполняли, стараясь достигнуть угла 26°. В этом полете мне не требовалось делать какие-то маневры на большом угле атаки, необходимо было только снять эту самую балансировочную кривую.

Сам выполняемый режим для определения этой кривой

представляет известную сложность: на достаточно большой высоте самолет вводится в плавный разворот с постепенно увеличивающимся креном, ручка выбирается на себя, причем по требованию аэродинамиков нашей фирмы нужно отклонять ручку не непрерывно, а «ступеньками», удерживая её неподвижной в течение 2–3 сек. В процессе выполнения этого режима уменьшается высота, растут приборная скорость и перегрузка, но обязательно должны оставаться постоянными число М и тяга двигателей, нельзя «смыкать» педалями и ручкой управления.

В конце режима оказываешься, как правило, вниз головой и на приличной перегрузке, если режим положено выполнить на достаточно большом дозвуковом числе М и с выходом на предельные углы атаки. На «сверхзвуке» выполнить этот режим проще, т. к. углы атаки в сверхзвуковом полете небольшие. Хорошо сделать «вираж-спираль», как называется этот маневр, непросто, требуется высокая техника пилотирования и достаточный опыт. Испытатели стараются оттренировать свое умение выполнять «виражи-спирали» и в тренировочных полетах уделяют им особое внимание.

После этого предисловия продолжу рассказ о том полете. Набрав положенную высоту, я выполнил первый режим, снова набрал высоту повторил «вираж-спираль» на большем «махе». Так я сделал несколько режимов, каждый раз немного увеличивая число М. Все шло нормально, угол атаки во всех режимах доходил до 26˚, и я мог точно его выдерживать без особого труда.

Наконец, последний режим на максимальном по заданию числе М. Вывожу двигатель на полные обороты, одновременно с увеличением крена тяну ручку на себя. Вот уже подходит заданный угол атаки, но появляется небольшое скольжение на крыло. Плавно отклоняю педаль для его устранения… Р-р-раз! Меня бросает к стенке кабины, нос самолета лихо идет в сторону, земля закрутилась, как патефонная пластинка… Штопор!

Рука сама выключает двигатель: «горячий», работавший на максимальных оборотах двигатель при штопоре обязательно спомпирует, правая нога до упора отклоняет педаль, ручка упирается в приборную доску… Все, кажется, сделано правильно, остается ждать, когда самолет выйдет из штопора.

Самолет быстро крутился, резко опуская нос на каждом витке, как бы их отсчитывая, а я сидел, упершись в ручку и педали, и думал. Ну, «думал» не то слово: скорее всего, вспыхивали в мозгу отдельные мысли, не относящиеся непосредственно к моим действиям. Удивительно, как много приходит в голову человеку в экстремальной ситуации, причем за сравнительно короткое время.

Когда-то в детстве случилось мне тонуть: брел по мелководью светлой сибирской речки Берди, засмотрелся на близкий противоположный берег, предвкушая удивление моих друзей, когда они увидят, что я перешел реку, не замочив трусишек, перестал смотреть под ноги и ухнул на глубину… Плавать я немножко умел, когда знал, что могу достать дно ногами, а тут, неожиданно очутившись на стремнине, с перепугу забыл все свое умение и пошел ко дну.

Прошло много лет, но я помню, как темнела вода, когда я погружался, как становилось светлее, когда я, оттолкнувшись от дна, всплывал на свет божий, и помню, как прокрутилась в мозгу вся моя коротенькая жизнь…

Тогда меня вытащил из реки оказавшийся поблизости рыбак, надавал по заднице и отправил, шатающегося от пережитого, домой, а сейчас вытащить меня из этого «водоворота» было некому, да и мысли мои шли в другом направлении.

Были они о том, какой позор ожидает меня на земле, если не выйду из штопора, сорвался ведь нечаянно, где-то переоценил себя, не почувствовал изменившегося поведения машины; о том, что мне за это будет; о том, что скоро праздник, а людям придется копаться в земле, отыскивая части самолета и КЗА; о том, что как бы мне не повторить ошибку Саньки Кузнецова, сорвавшегося в штопор на МиГ-25 и при очередном опускании носа к земле бравшего ручку на себя, что вовсе не способствовало выходу из штопора и ему пришлось катапультироваться. О том, что мое катапультирование может быть неудачным, я не думал…

Мысли мыслями, но я пытался сохранить самообладание и наблюдать за приборами и поведением самолета. Самолет тем временем «клевал» каждый раз все энергичнее, скорость металась между нулем и 200 км/ч, высота быстро уменьшалась. Вот уже и 3000 м, пора браться за ручки катапульты…

Машина в очередной раз «клюнула», но скорость замерла на 200 км/ч и пошла на увеличение! Все, вышел… Плавно-плавно, чтобы, не дай бог, снова не сорваться, вывожу самолет из пикирования, хотя земля уже близко. Скорость разогнал приличную, по инерции набрал высоту, запустил двигатель и полетел домой.

Специально на штопор на МиГ-23 летал только признанный мастер по этому делу А.А. Щербаков, даже Федотов еще не «штопорил» на этом самолете. Я, тем более, не думал, что придется этим заниматься, и не собирался срываться в штопор на угле атаки около 26°, т. к. из материалов испытаний, проведенных Щербаковым, знал, что самолет срывается где-то на угле 35–36°. Все случаи непреднамеренного срыва в штопор на

МиГ-23 до этого кончались или катапультированием экипажа, или его гибелью, поэтому реакция Федотова на мой доклад о случившемся была такова: он сначала не поверил, что я действительно штопорил и вывел машину из настоящего штопора, но после просмотра записи КЗА предложил отметить это событие, хотя не преминул указать, что я, по существу, допустил брак в работе.

Дружный коллектив горячо поддержал инициативу шефа, и мы до поздней ночи кочевали из квартиры в квартиру, все больше проникаясь братскими чувствами друг к другу, и дома у Меницкого Алик Фастовец объяснял трехлетнему Лехе, сыну хозяина, что, мол, у дяди Бори самолет захотел сделать вот так, а дядя Боря сделал вот эдак, «а земля-то, брат, не сжи-ма-емая!», заключал Гаврилыч…

Что же произошло, почему самолет сорвался в штопор на значительно меньшем угле атаки, чем ему положено? Большинство самолетов срываются при потере путевой устойчивости на определенном угле атаки: хуже работает киль, затененный фюзеляжем, появляется скольжение, подъемная сила на одном крыле падает раньше, чем на другом, создаются условия для авторотации крыла, и самолет штопорит. Если б можно было сохранить путевую устойчивость вплоть до очень больших углов атаки, то в идеале летательный аппарат и не входил бы в штопор, падал бы плашмя, и все. Конечно, я упрощаю сей вопрос, есть и другие факторы, влияющие на поведение машины при срыве, но потеря путевой устойчивости является основным, по крайней мере, для большинства современных самолетов.

МиГ-23 срывался в штопор на угле 34–36°, когда летчик подходил к этому углу плавно, удерживая самолет от скольжения с помощью педалей, но если не очень внимательно следить за скольжением и еще пытаться убрать крен, почти всегда возникающий при выходе на большой угол атаки, то срыв произойдет на значительно меньших углах. Запись КЗА подтвердила, что я при выполнении последнего режима чуть отклонил ручку против крена и немного больше, чем требовалось, надавил на педаль, убирая замеченное мной скольжение. Этого было достаточно, чтобы «загреметь» в штопор.

Мой случай, видимо, подтолкнул руководство КБ к проведению обширной программы испытаний МиГ-23 на штопор. Несмотря на то, что традиционно все «штопорные» испытания проводил ЛИИ, Федотов сумел уговорить наше начальство поручить эту работу летчикам фирмы. Кстати, с тех пор испытания на штопор всех самолетов нашего КБ проводили наши летчики. Конечно, летчики и специалисты ЛИИ все время были в

курсе наших дел, выполняли полеты и по своим программам, и по программам КБ, проверяли полученные нами результаты, предлагали свои методы и решения по выводу наших самолетов из штопора.

Испытания самолетов на штопор — дело серьезное и по праву считается наиболее сложным видом летных испытаний. В чем здесь причина? Выскажу свою точку зрения.

Штопор, когда-то бывший бичом авиации и унесший жизни многих летунов, начиная с 20-х годов, был и изучен теоретически, и освоен практически всеми летчиками маневренных самолетов. Умение ввести машину в штопор и вывести ее из этого режима считалось обязательным в программах обучения любого летчика и планериста, приступать к освоению фигур даже простого пилотажа полагалось только после усвоения техники ввода и вывода из штопора. Я тоже начинал с этого, и потом, став инструктором, учил курсантов грамотно штопорить, прежде чем допустить их к самостоятельному полету на пилотаж. Летчики-истребители выполняли штопор, как обычную фигуру пилотажа, использовали его в воздушном бою. Поэтому для всех летчиков маневренных самолетов это дело было достаточно привычным.

Конечно, имелись самолеты и планеры, неохотно выходящие из штопора, и даже совсем не выходящие из него; можно привести немало примеров, когда летчики или покидали свой аппарат с парашютом, или разбивались. Но, в основном, все самолеты и планеры, допущенные к массовой эксплуатации, имели нормальные штопорные характеристики и при грамотных действиях летчика выходили из любого штопора.

С появлением реактивных скоростных самолетов со стреловидным или треугольным крылом отношение к штопору постепенно изменилось. Иные, чем на поршневых машинах, формы и профили крыльев, другие весовые и, особенно, инерционные характеристики, отсутствие обдува рулей от воздушного винта, многие другие особенности — все это изменило поведение самолета в штопоре, сделало его более непредсказуемым, что ли, хотя достаточно быстро определились и свои закономерности, позволяющие вполне уверенно выполнять штопор на современных скоростных самолетах.

В первое время, когда началась массовая эксплуатация реактивных самолетов, летчиков-истребителей еще обучали штопору, в каждом полку имелись специально подготовленные инструкторы. Но потом, видимо решив, что умение штопорить вряд ли пригодится летчику современного самолета, да и опасаясь того, что учебные полеты на штопор могут закончиться катапультированием, в армии даже перестали показывать, как

ведет себя самолет в этом режиме.

Конструкторам было поставлено условие: самолет не должен срываться в штопор ни в каком случае! Требование, конечно, справедливое, но вот как-то не получается, чтобы аэроплан был абсолютно безопасным: как ни стараются конструкторы и ученые, но машина нет-нет да и «выкинет фортель», с каким справится только летчик, всесторонне подготовленный и умеющий не растеряться даже в лихой круговерти штопора.

Вот так и получилось, что на штопор продолжали летать только летчики-испытатели. Впрочем, справедливости ради надо сказать, что специальными штопорными испытаниям и в прежние времена занималось очень небольшое количество летчиков, а сейчас испытателей-«штопорников» современных самолетов совсем мало.

Причин здесь, по-моему, несколько. Одна из них та, что штопор — специфичный режим полета, и, чтобы его хорошо освоить, нужно заниматься этим регулярно, а не от случая к случаю. Испытаний на штопор не так уж много, вот поэтому специализируются на них немногие летчики. Стать же «штопорником» сходу, как правило, не удается, т. к. в поведении самолета на штопоре имеется множество нюансов, разобраться в которых можно, только накопив определенный опыт.

Поведение же современного скоростного самолета в штопоре бывает весьма своеобразным: он или равномерно вращается, или вращение сопровождается значительными колебаниями; может неожиданно измениться направление вращения, так же неожиданно нормальный штопор может перейти в перевернутый. Кстати, самый неприятный вид штопора это как раз равномерный, из него самолеты выходят обычно неохотно, иногда приходится применять противоштопорные ракеты или парашюты. В штопоре частенько останавливаются двигатели или их приходится останавливать самому во избежание возможного перегрева и выхода из строя, что тоже вносит определенную сложность.

Один и тот же самолет может вести себя по-разному в одних и тех же условиях: например, казалось бы, безобидный МиГ-21, как правило, не желающий устойчиво штопорить, иногда «взбрыкнет» и так завертится, что вывести его из штопора затруднительно. А.А. Щербаков раз попал в плоский штопор и приложил все свое умение, чтобы из него выйти, а полетевший после него С.Н. Анохин (уже с подвешенными противоштопорными ракетами) был вынужден воспользоваться ракетами, хотя до этого он не раз штопорил на МиГ-21, выводя его совершенно свободно.

Скажу, что и МиГ-23, вроде бы со временем неплохо нами

изученный и освоенный, способен «выкинуть коленце»: при недостаточно четких действиях по выводу из штопора может бешено закрутиться в каком-то непонятном вращении. Непонятном, потому что скорость при этом составляет около 300 км/ч, в то время как в обычном штопоре скорость или почти не меняется (стрелка прибора колеблется где-то около нуля), или изменяется от нуля до 150–200 км/ч. Вывести самолет из этого штопора удается только точной постановкой рулей в определенное положение и обладая достаточным терпением, чтобы дождаться нужного результата.

Другая причина малого количества летчиков-штопорников, заключается в том, что абсолютное большинство нынешних летчиков-испытателей в прошлом были военными летчиками и, естественно, практически не имели «штопорного» опыта. Когда такой летчик приступает к освоению штопора, то ему трудно все делать правильно, он напряжен и недостаточно хорошо ориентируется в плохо знакомом ему режиме. Отсюда и неудачи: летчик порой не может самостоятельно вывести самолет из штопора, приходится вмешиваться инструктору; у летчика появляется чувство опаски, неуверенности, и требуется изрядное количество полетов, чтобы ему освоиться и продолжать новое для себя и действительно непростое дело.

Мне, «накрутившему» не одну тысячу штопоров в аэроклубе, хорошо знакомому и с плоским, и с перевернутым штопором, и с различными штопорными вращениями, казалось, наверное, не без основания, что я смогу штопорить и на истребителях. В ШЛИ мы летали на штопор на МиГ-15УТИ с инструктором, и я не находил ничего сверхъестественного в поведении этого самолета: ну, крутится МиГ несколько не так, как привычные Як-18 и «Тренер», конечно, теряет при этом значительно больше высоты, больше запаздывает с выходом после дачи рулей на вывод, но я-то все это вижу, все достаточно привычно и не кажется особенно сложным. Поэтому еще в первый год работы на фирме, после очередной проверки техники пилотирования на МиГ-21У с выполнением штопора, я спросил у Федотова, можно ли мне «поштопорить» в тренировочных полетах. Саша посмотрел на меня с удивлением и сказал, что мне еще рано об этом думать. Видимо, он считал, что столь сложный режим полета молодому испытателю осваивать рановато, не принимая в расчет того, что моя аэроклубовская подготовка может дать мне кое-какое преимущество в этом отношении…

Моим однокашникам по ШЛИ, работавшим в ЛИИ, повезло больше. Довольно быстро стал проводить испытания истребителей на штопор Лойчиков; Игорь Волк, до школы

летавший на бомбардировщике Ил-28 и, естественно, мало знакомый со штопором, прибавив к своим незаурядным летным способностям завидную настойчивость, добился права проводить штопорные испытания всех самолетов, Петр Левушкин, тоже до ШЛИ отнюдь не пилотажник (летал на Ту-104), вскоре был допущен к инструкторской работе с правом показа штопорных режимов слушателям школы. Бывший летчик-спортсмен Виктор Константинов, окончивший ШЛИ в 1967 г., чуть ли не через год после начала своей испытательной работы стал участвовать в испытаниях на штопор истребителя Як-28. Так что, я думаю, и ко мне можно было бы подойти с несколько иной меркой…

Ну, как бы мне ни хотелось, а получилось так, что я на штопор не летал, кроме выполнения этого режима на МиГ-21У при очередных проверках один-два раза в год, и тот неожиданный срыв явился для меня серьезным испытанием. Но навыки, въевшиеся, так сказать, в печенку, здорово мне помогли: хотя мои действия по выводу из штопора, как потом оказалось, не были оптимальными, главным все-таки было то, что я не стал метаться, беспорядочно «шуруя» рулями. Терпения у меня хватило…

Возможно, именно после этого случая Федотов решил, что я смогу проводить испытания на штопор, пройдя соответствующую подготовку. Полетал я с ним и с Остапенко на МиГ-23УБ, получил допуск к этой работе и с тех пор стал участвовать в испытаниях всех самолетов нашего КБ, а испытания МиГ-25Р провел полностью.

Что же требуется от испытателя-штопорника? Мне кажется, особое хладнокровие и выдержка. Не так просто сохранить присутствие духа в стремительно падающем, быстро вертящемся или кувыркающемся самолете, чтобы, держа в поле зрения все приборы, по едва заметным признакам уметь определить, как поведет себя самолет дальше, эффективны ли твои действия. Как правило, в штопоре реакция самолета на отклонение рулей замедленная, приходится ждать иногда до полминуты, пока самолет отреагирует. Если летчик чуть растерялся, не дотерпел, начал не так работать рулями, то можно считать, что самолет из штопора, если и выйдет, то только случайно.

Необходимо как можно больше летать на штопор, желательно на разных типах самолетов; большую пользу дают тренировки на легких спортивных машинах. В свое время я подталкивал Федотова на приобретение какого-нибудь учебного пилотажного самолета, типа Як-52 или «Тренера», на которых можно вволю накрутиться в самых разных штопорах, не вводя фирму в большой расход. Польза от такой тренировки была бы огромная, но как-то все получалось, что на словах Саша со мной соглашался, но на

деле ничего не предпринимал; может быть, имелись какие-нибудь организационные трудности, о которых я не знал.

Ну, и пожалуй, самое главное — летчик-испытатель, желающий стать «штопорником», должен очень этого хотеть. Тогда он преодолеет и себя и, бывает, весьма консервативного и недоверчивого командира, от которого зависит профессиональное становление летчика.

Вот так и получается, что испытаниями самолетов на штопор занимаются немногие летчики-испытатели, хотя, в отличие от летчиков строевых частей, почти все летчики-испытатели знакомы с этим сложным, но очень интересным режимом полета.

24 января 1973 г., самолет — МиГ-23 № 1701, полетов — время — 0 час. 30 мин. Определение запасов воздухозаборника по помпажу.

Мне кажется, что в этом полете подтвердилась старая истина: при испытаниях нет мелочей, любая «мелочь» может обернуться либо бедой, либо неприятностями.

Существует такой вид испытаний силовой установки самолетов — определение запаса устойчивости воздухозаборника и двигателя по помпажу. Дело в том, что у сверхзвукового самолета подвод воздуха к двигателю осуществляется через довольно сложное устройство — сверхзвуковой воздухозаборник, геометрическая форма которого и, соответственно, проходное сечение изменяются в зависимости от числа М полета. Сделано это для того, чтобы создать наилучшие условия для работы двигателя и уменьшить сопротивление самолета. Зависимость положения регулирующего элемента (им является либо подвижный конус, либо особой формы подвижные панели воздухозаборника) от числа М полета, а также от режима работы двигателя, рассчитывается теоретически и проверяется в полете. На большом числе М, обычно близком к предельному, нужно с помощью особой системы перемещать конус или панели, чаще именуемые клиньями, в ту или иную сторону от расчетного положения, вызывая помпаж воздухозаборника и, как правило, двигателя.

Помпаж воздухозаборника — явление, возникающее потому, что нарушается нормальное течение сверхзвукового потока на входе в канал, обычно тогда, когда конус или панели слишком втянуты в горло воздухозаборника. Возникают пульсации потока в канале, сопровождающиеся буквально громовыми ударами по самолету, как-будто кто-то лупит кувалдой; почти всегда деформируются и заклиниваются дополнительные створки впуска воздуха, трескаются стенки канала и панели воздухозаборника.

Обычно вслед за помпажем воздухозаборника помпирует двигатель: происходит срыв потока с лопаток компрессора. Камера сгорания либо гаснет (это хорошо), либо температура на турбине очень быстро растет, порой с темпом 100 °С в сек (это плохо), потому что при несвоевременном выключении двигателя

обгорают лопатки турбины и соплового аппарата с соответствующими последствиями…

Испытания «на помпаж» проводились давно, с появлением сверхзвуковых самолетов, но на МиГ-23 ко всему вышеописанному добавляется еще и энергичное вращение самолета. Боковые воздухозаборники начинают помпировать неодновременно, возникает скольжение на крыло, вызывающее размашистые колебания по крену, часто переходящие в быстрое вращение. Так как наиболее ценным является определение запаса устойчивости силовой установки на предельных числах М, то весь этот «цирк» происходит на высоте 13–13,5 км на скорости полета около 2500 км/ч…

Первым с этим явлением — вращением самолета при помпаже воздухозаборника — столкнулся летчик-испытатель Луховицкого завода Игорь Ноздрачев, мой товарищ по ШЛИ. Конечно, он не производил каких-либо манипуляций с воздухозаборником, выполнял обычный сдаточный полет, и тем более неожиданным для него было это дикое вращение после того, как «хрюкнул» двигатель его МиГ-23. Самолет не реагировал ни на отклонение ручки против вращения, ни на отклонение педали, что свойственно режиму вращения при так называемом инерционном взаимодействии продольных и боковых моментов. Игорь все-таки дотерпел, пока самолет, потеряв скорость и высоту, прекратит вращение, и благополучно закончил полет. Вот с этого полета и начался поиск методов вывода самолета из подобного вращения. Вскоре Федотов нашел надежный способ, ознакомил с ним нас, и мы достаточно быстро, как мне кажется, его освоили.

Но, хотя мы уверенно выводили самолет из вращения, режим оставался жестким и серьезным: после полета обычно ремонтировали воздухозаборник, чинили подфюзеляжный гребень, который тоже ломался. Существовала возможность и полного разрушения самолета, что однажды и произошло у военного летчика-испытателя того же Луховицкого завода полковника Николая Зуева после неожиданного помпажа на предельном числе М. Зуев катапультировался удачно и после продолжал работать еще много лет.

Испытания надо было проводить в любом случае, иначе мы не смогли бы определить оптимальную программу регулирования воздухозаборника МиГ-23. Скучными эти испытания, естественно, назвать было нельзя. Не скажу, что было страшно, но возникало чувство повышенной опасности и особая настороженность: пока взлетал, набирал высоту, отходил подальше для разгона, как-то вроде бы томился, ждал того времени, когда можно будет

включить форсаж и приступить к делу. Ну, а когда это время наступало, тут уж лишние мысли испарялись, все работало лишь на то, чтобы хорошо выполнить режим, вовремя выключить двигатель, прекратить вращение и вообще быть готовым к любой неприятности.

Летали мы на эти испытания много, навострились до того, что на конечном участке разгона управляли самолетом, зажав ручку в коленях, т. к. правой рукой крутили кремальеру ручного управления клином воздухозаборника, а левой держались за РУД, готовые мгновенно выключить двигатель. Через какое-то время я приспособился перед выключением двигателя левой рукой включать автоматику управления воздухозаборником, что позволяло избежать вращения и, соответственно, реже приходилось ремонтировать подфюзеляжный гребень. Выключать двигатель нужно было очень быстро, не позднее, чем через 0,5 сек после начала помпажа, потому что допускалось увеличение температуры на турбине не больше, чем на 50 °С, а темп её роста, как я уже говорил, был 100 °С в сек.

В тот день я взлетел, набрал высоту, разогнался до максимального «маха», перевел воздухозаборник на ручное управление, зажал ручку коленями, левой рукой взялся за тумблер автоматики, правой стал медленно крутить кремальеру уборки клина. Послышалось едва заметное урчание, и тут же с пушечным ударом «хлопнул» воздухозаборник.

Мгновенно включаю автоматику, хватаюсь за РУД и выключаю двигатель. Самолет, сильно покачавшись по крену, вращаться не захотел и, быстро тормозясь, стал снижаться. Хлопки поутихли, потом прекратились совсем, машина успокоилась, пора запускать двигатель.

Но что-то уж очень резво самолет теряет высоту, к тому же слышен какой-то непонятный шум. Осматриваюсь: все, вроде бы, в порядке, контрольные лампочки горят тем цветом, каким и положено, даже лампы контроля положения шасси светят спокойным зеленым огоньком. Зеленым… господи! Шасси-то выпущено! Рука потянулась «на уборку», но я вовремя сообразил, что после выпуска шасси на приборной скорости 1350 км/ч и числе М = 2,35 манипулировать с ними не стоит, и убрал руку на свое место на РУД. Я запустил двигатель, снизился, прошел пониже над КДП с просьбой посмотреть повнимательней на мои колеса, получил утешительное сообщение, что колеса на месте, и приземлился.

Произошло вот что. Чтобы выпустить шасси на МиГ-23, нужно надавить на ручку шасси и перевести её в нижнее положение. Когда включен полный форсаж, РУД находится на

расстоянии всего нескольких сантиметров от ручки шасси, вот я и двинул эту ручку вперед и вниз, хватаясь за РУД для выключения двигателя… Хорошо, что створки шасси выдержали колоссальный воздушный напор и не улетели прочь, по пути шарахнув по стабилизатору, а то неизвестно, чем бы все это закончилось.

Потом я узнал, что похожий случай был у Федотова, хотя и не на таком режиме полета, и он посоветовал всем при разгоне ставить ручку шасси в верхнее положение, а не в нейтральное, как положено по инструкции, но до меня этот совет не дошел, не знаю, по какой причине, возможно, был я тогда в отпуске. В дальнейшем на всех наших новых самолетах была изменена конструкция рычага управления шасси: для снятия с предохранительного упора нужно потянуть за рычаг и только тогда его можно перевести в требуемое положение. Возможно, на принятие такого конструктивного решения как-то повлиял мой случай.

Вот, казалось бы, мелочь: не подумал, что второпях могу зацепить за ручку шасси, ведь никогда прежде этого не случалось, а могло все кончиться печально. Так что закончу тем, с чего начал: в авиации нет мелочей.

25 апреля 1973 г., самолет — МиГ-25Р-3, полетов — 1, время — 0 час. 13 мин. Полет для установления рекорда скороподъемности.

В последних числах апреля 1973 г. Федотов, вроде бы невзначай, сказал, что решено дать мне возможность слетать на побитие мирового рекорда скороподъемности на 20 км. Я заметил, что неплохо бы перед этим потренироваться — полет необычный, да и летал я последний раз на МиГ-25 почти полтора месяца назад, 12 марта, но Федотов объяснил, что на МиГ-25Р-3, на котором предстояло выполнять рекордные полеты, остался очень небольшой ресурс двигателей, и велел готовиться лететь сразу на рекорд.

Первая на моей памяти рекордная эпопея на фирме прошла в 1967 г., когда Федотов, Остапенко и Комаров установили несколько мировых рекордов, а мне, опальному за поломку самолета, пришлось остаться в стороне. Правда, призрачная возможность слетать на рекорд светила и мне, когда на летную станцию долго не приезжал военный летчик-испытатель Лесников, запланированный как раз на рекорд скороподъемности на 20 км: я даже пару раз слетал на динамический набор высоты, ведь полет на рекордную скороподъемность представляет собой своеобразную «горку» с переменным профилем и почти полной потерей скорости в конце набора. Но увы! Приехал Лесников, стал готовиться к полету, а я, так сказать, утерся… Игорю не повезло, он погиб, а установление рекорда отложили до лучших времен.

Спустя шесть лет было решено выполнить несколько попыток для установления рекордов скороподъемности на высоту 20, 25 и 30 км, а также рекорда высоты при наборе динамического потолка. На 25 и 30 км должен был лететь Остапенко, на потолок — Федотов, а на 20 км назначили меня.

Пару дней я изучал расчетные материалы по полету, выучил на память профиль полета, даже нарисовал его для верности на кусочке бумаги, который решил укрепить перед собой на приборной доске, как когда-то листок с пилотажным комплексом… 25 апреля ведущий инженер Владимир Сыровой подготовил задание и технику, механики заправили в самолет

около четырех тонн керосина (только на дорогу вверх и на посадку, т. к. на высоте более 20 км и нулевой скорости двигатели работать не могут, придется их выключать и «сыпаться» вниз, почти не тратя топливо), я оделся в высотное обмундирование и пошел к самолету.

МиГ-25Р-3 был обычным разведчиком, не слишком уж и облегченным: излишнее снятие оборудования, не используемого в рекордном полете, значительно изменило бы центровку и могло привести к неустойчивости самолета по перегрузке. Поэтому облегчение производилось, в основном, за счет топлива. Перед взлетом я постоял пару минут на максимальных оборотах, чтобы обеспечить нормальную работу топливной системы при таком малом запасе керосина, потом включил форсаж и отпустил тормоза.

Взлет произошел необычайно быстро. Я «задрал» нос, чтобы убрать шасси, не превышая ограничений по скорости, затем стал разгоняться, выдерживая заданный угол набора. Как только скорость и высота достигли расчетных величин, я очень плавно, чтобы набрать угол 60˚ за 30 сек, потянул ручку на себя. Самолет полез вверх; скороподъемность была дикая, высотомер безнадежно опаздывал, и понять, на какой высоте я нахожусь, было невозможно. Погасли форсажи, потом я выключил двигатели. Самолет медленно опускал нос к горизонту, высотомер замедлил свой бег, остановившись где-то около 25 км. Все, теперь будем падать… Машина стала снижаться, сначала величественно крутясь то влево, то вправо, затем скорость возросла настолько, что рули стали эффективными. На высоте 10 км я запустил двигатели, снизился и зашел на посадку. Весь полет от страгивания с места до конца набора высоты фиксировалии КТС (кинотеодолитные станции). После расшифровки их данных оказалось, что прежний рекорд, установленный американцами на F-4 «Фантом-2», хотя и не на много, но побит, причем время набора высоты было хуже расчетного: наверное, не все я выполнил наилучшим образом. Очень хотелось повторить такой необычный полет, но Федотов, поздравив меня, больше о полете не говорил, а я к нему с просьбами не лез. Наконец, 8 мая, почти через полмесяца после первого полета, Федотов сказал, что я могу слетать еще раз, авось, результат будет получше. Я полетел в тот же день, время получилось почти такое же, но я чувствовал, что есть возможность его улучшить до расчетного, т. к. в первом полете хорошо получилась «горка», а во втором разгон; когда посчитали лучшее время по этапам обоих полетов, то вышло, что можно набрать 20 км за 157–160 сек, я же набрал эту высоту за 169 сек.

Рекорд был установлен, но особой радости я не испытывал, т. к. видел, что смогу слетать лучше. К тому же Остапенко в полете на 25 км прошел 20 км быстрее, чем я: очевидно, теоретики рассчитали профиль полета на 20 км не совсем правильно. Я совсем приуныл, но руководство великодушно решило послать на утверждение в качестве мирового рекорда мой результат, вроде бы сделав мне «подарок», что тоже не на много улучшило мое настроение. Ведь я знал, что начинаю понимать поведение и характер машины в таком скоротечном режиме, видел, что есть резерв и у меня, и у самолета. Требовалось только немного изменить профиль полета с учетом данных, полученных в полете Остапенко, слетать еще хотя бы раз, и я уверен, что результат получился бы лучше, и я уже законно стал бы владельцем рекорда.

А пока пришлось удовольствоваться достигнутым. Последовали интервью журналистам, телевидению, в общем, все, что полагается в таких случаях. Не скажу, чтобы эта суета была очень уж противна, скорее, наоборот, но меня не оставляло чувство некоторой неловкости. Множество испытателей прекрасно работают всю жизнь, в своей среде имеют заслуженный авторитет, но народу они неизвестны, редко кого упомянут в прессе при жизни, а тут слетал один раз, и знаменит!

Вообще судить о профессиональном уровне летчика-испытателя по наличию у него рекордов и их количеству будет не совсем правильно, скорее, даже совсем неправильно. Несомненно, чтобы выполнить рекордный полет, нужно точно выдерживать заданные режимы, обычно на пределе возможностей самолета, но ведь это и есть основа работы летчика-испытателя, тем более, испытателя опытных машин. Конечно, требуется определенный опыт, чтобы все это делать хорошо, но я уверен, что летчиков, способных выполнить рекордный полет, найдется вполне достаточно.

Мне кажется, очень разумно поступают американцы: из множества рекордов, установленных ими, редко когда можно найти больше двух, принадлежащих одному и тому же летчику (исключая знаменитую Жаклин Кокран). Этим американцы «убивают сразу нескольких зайцев»: показывают всем, что у них имеется достаточно много высококлассных летчиков, что рекордные самолеты доступны не только одному-двум летчикам, дают возможность многим летчикам быть рекордсменами, создают им рекламу, способствующую продвижению по службе, и не лишнюю, если пилот, закончив летать, займется другим делом; что еще немаловажно, поднимают летчику настроение…

Александр Васильевич Федотов был, без всякого сомнения,

выдающимся летчиком-испытателем, он сделал для авиации так много, что заслуживает самой высокой оценки. Но широкая известность к нему пришла только в связи с установлением рекордов, и везде подчеркивалось, что он обладатель стольких-то рекордов, стольких-то медалей, и прочее, и прочее… Не скажу, чтобы это ему не нравилось: к чему-чему, а к вниманию окружающих и к известности он относился ревниво, но, я думаю, он понимал, что для знающих людей он, прежде всего, был специалистом высочайшего класса независимо от наличия и количества его рекордов. История с рекордами продолжилась в 1975 г.

Американцы подготовили свой замечательный F-15 «Игл», даже смыли с него краску для облегчения, и побили все наши рекорды скороподъемности. Но и у нас в запасе кое-что имелось… После модификации двигателей Р-15Б-300 их тяга увеличилась почти в полтора раза; когда эти двигатели установили на МиГ-25, стало ясно, что мы получили новый самолет с превосходными характеристиками, и наши специалисты, проанализировав результаты испытательных полетов, пришли к выводу, что можно запросто перекрыть рекорды F-15 на 25 и 30 км, но на высоту 20 км новый МиГ выходил чуть позже «Игла».

Были организованы полеты на побитие рекордов, и Остапенко с Федотовым установили новые рекорды скороподъемности на высоту 30 и 25 км, а Федотов «сделал» рекорд на 35 км, вряд ли когда-нибудь будущий перекрытым! Мне дали слетать на попытку побития рекорда на 20 км, надеясь, что теория окажется слабее практики…

Эти два полета запомнились мне на всю жизнь. Тяга двух двигателей на старте составляла почти 30 тонн, взлетный вес самолета — около 24 тонн, т. к. топлива заправлялось немного. С зажатыми полностью тормозами самолет полз по бетону, время же полета исчислялось с момента страгивания с места, поэтому надо было чем-то удерживать самолет. Наши столяры сколотили две здоровенные деревянные колодки с привинченными внизу стальными уголками; эти уголки забивались в щели между плитами взлетной полосы, не позволяя сдвинуть колодки с места. Самолет тягачем осторожно накатывали на эти колодки, чтобы колеса вошли в их полукруглые вырезы, потом летчик запускал двигатели, «молотил» на максимальных оборотах две-три минуты для поддавливания топливных баков, включал форсаж, ждал несколько секунд полного розжига форсажных камер и отпускал тормоза. Самолет «сигал» через колодки и мчался по полосе, отрываясь от нее через шесть секунд!

Все необходимо было делать исключительно быстро и точно, потому что самолет мгновенно набирал скорость, на которой надо было лететь до высоты окончательного разгона. Выход на эту высоту производился «полубочкой», т. к. обычным способом (отдачей ручки от себя) вывести самолет в горизонтальный полет можно было только с приличной отрицательной перегрузкой, не дозволенной ни по прочности самолета, ни по устойчивости работы двигателей. Далее выполнялся короткий разгон одновременно с выводом в нормальный полет, затем перевод в набор высоты с таким темпом, чтобы к высоте 17–18 км угол набора достиг 80°, почти до вертикали. Конечно, контроль высоты при скороподъемности, достигавшей 500 м/сек, был невозможен, все выполнялось по расчетному времени.

Никогда не забуду картины, увиденной мной в одном из этих полетов: нос самолета почти вертикально задран в густо-синее небо, прямо передо мной ослепительно сияет необыкновенная, невиданной красоты луна, на которой, мне кажется, я могу различить даже кратеры (не потому, конечно, что я заметно к ней приблизился, а из-за абсолютной прозрачности воздуха, вернее, его отсутствия на высоте около 25 км); самолет замирает, потом медленно падает на хвост, и в этот момент в чернильном небе впереди меня возникают ярко-белые клубы паров керосина. Двигатели давно выключены, но РУДы стоят на «максимале», чтобы не прекращалась прокачка топлива через насосы, иначе они при больших оборотах авторотации на такой высоте без смазки керосином могут выйти из строя, вот при падении на хвост и оказались пары вытекающего топлива впереди самолета. Зрелище необычное и очень красивое! Потом самолет неторопливо опустил нос, повращался туда-сюда, неуправляемый, потихоньку набирая скорость и начиная слушаться рулей; на высоте 8 км я запустил двигатели и пошел на посадку.

Побить рекорд американцев мне не удалось, но появилась надежда на то, что это можно сделать, изменив профиль полета. Этим начал заниматься Валерий Меницкий, пришедший к нам в 1969 г., молодой тогда, но быстро растущий летчик.

Валерий выполнил несколько полетов, показал очень хорошее время набора, фактически улучшив рекорд «Игла», но по правилам ФАИ утверждается достижение, превышающее прежнее не менее, чем на У/о. Наверное, можно было добиться нужного результата, если бы подобрать погоду похолоднее, попробовать другие профили набора, тем более, что в одном из полетов Меницкий улучшил рекорд скороподъемности на 25 км, только что установленный Федотовым. Ясно, что профили полетов на 25 и 20 км были не оптимальными, так что еще можно было

поработать над улучшением результата. Попробовал взяться за дело сам шеф, слетал пару раз, но время набора 20 км у него оказалось хуже, чем у Меницкого. Тем все и завершилось.

Расскажу еще об одной рекордной попытке, чуть было не закончившейся происшествием.

Наши специалисты решили, что можно попытаться побить рекорд высоты в установившемся полете, установленный американцами на SR-71. Рассчитали своеобразный профиль полета, выполнив который, можно подавать заявку на рекорд, и послали в полет Фастовца. Алик слетал, показал весьма обнадеживающий результат, который вполне можно было считать рекордом, но зачетный участок этого полета оказался не совсем в зоне регистрации, поэтому Фастовец полетел снова.

Мы слушали его скупой радиообмен с КДП, все шло по плану, а потом он спокойно сказал, что слышал какой-то хлопок сзади и управление самолетом по крену стало туговатым. На снижении к нему пристроился Меницкий, как всегда у нас было принято после серьезных полетов, осмотрел самолет, ничего особенного не заметил, и Алик нормально приземлился.

Когда на самолет взобрался механик, чтобы помочь летчику выбраться из кабины, и глянул сверху на фюзеляж, то остолбенел: здоровенной, примерно три на два метра, панели, закрывающей один из топливных баков-отсеков, не было! Народ полез на самолет, все молча смотрели на большую дыру с ровными, как обрезанными, краями.

В полете, когда на высоте около 23 км летчик переводил самолет из набора высоты в горизонтальный полет с небольшой отрицательной перегрузкой, по какой-то причине, возможно, произошло нарушение подачи нейтрального газа в топливный бак, воспламенились пары керосина в этом баке (бак был практически пустой, т. к. для облегчения самолета заправка его не производилась); взрывом сорвало обшивку бака, деформировав надфюзеляжный обтекатель с проводкой управления. Вот этот хлопок и услышал Фастовец и почувствовал нелады с управлением. Тот бак расположен почти между килями МиГ-25, поэтому Меницкий и не заметил дыры сверху фюзеляжа. Так закончилась рекордная эпопея.

В заключение скажу, что авиационный рекорд — верхушка большой пирамиды, состоящей из труда многих людей. Одни рассчитывают полет, анализируют его, другие регистрируют полет, ведут самолет по заданному маршруту, третьи готовят технику, четвертые решают непростые порой организационные вопросы. Летчик как бы венчает эту пирамиду, от него зависит очень многое, но далеко не все, т. к. рекорд может получиться

только при слаженной работе всего коллектива. Я могу назвать имена многих людей из рекордной команды, да времени прошло с тех пор немало, можно кого-то и обидеть, не упомянув. Но одного человека помню всегда — ведущего инженера на рекордной машине Владимира Сырового.

Исключительно добросовестный, грамотный, инициативный специалист, отличный организатор, горячий, неравнодушный человек, он всю душу вкладывал в любое порученное ему дело, в том числе и в рекордные полеты. И вот такого парня 7 ноября 1984 г. убил пьяный выродок ножом в сердце, на глазах жены и сына.

Владимир с семьей ехал в автобусе, где юный помощник рыночного мясника «балдел», наслаждаясь истошными воплями своего магнитофона. На просьбу уменьшить громкость «меломан» не реагировал, тогда Володя с помощью других пассажиров вытурил юнца из автобуса. А когда повернулся к нему спиной, то получил нож под лопатку…

Присудили того недочеловека к расстрелу, да что толку, Володю-то уже не вернешь… Не хочется мне заканчивать эту главу так печально, но не вспомнить Владимира Сырового не могу, он по праву является совладельцем многих рекордов, установленных на МиГ-25.

3 июля 1974 г., самолет — МиГ-21И, полетов — 1, время — 0 час. 33 мин. Ознакомительный полет.

На этом самолете я выполнил всего два полета и, наверное, не стоило об этом и рассказывать, но события, связанные с этой машиной, дают мне удобный повод высказать свою точку зрения по некоторым вопросам, касающимся летных испытаний и взаимоотношений в летной среде.

Когда поднялся в небо первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144 и появились его фотографии, сделанные в полете, то на одной из них рядом с громадным Ту виден небольшой самолет. Это и есть «Аналог» созданный на базе МиГ-21, самолет с точно таким же, как и у Ту-144, крылом.

Несмотря на большую программу испытаний моделей Ту-144 в аэродинамических трубах, возникла необходимость построить самолет — летающую лабораторию, аналог Ту-144, чтобы полнее исследовать характеристики его весьма непростого крыла. Возможно, какую-то роль в том, что такой аппарат сделали на заводе у нас, сыграли хорошие личные взаимоотношения между А.И. Микояном и А.Н. Туполевым.

Его испытания полностью проводились в ЛИИ, хотя ведущим инженером был наш «микояновец» Иосиф Вениаминович Фрумкин. Первый вылет и основные испытания самолета провел Олег Гудков, о котором я уже рассказывал, замечательный летчик-испытатель и незаурядный человек, один из самых сильных испытателей ЛИИ, к тому времени заработавший большой авторитет удачно проведенными испытаниями самолетов-истребителей разных фирм.

Почему самолет, сконструированный и построенный в КБ, испытывался в ЛИИ?

Было время, когда некоторые генеральные конструкторы предпочитали вверять судьбу своей опытной машины в руки летчику-испытателю ЛИИ: так, реактивный первенец Микояна, МиГ-9, поднял в небо Алексей Николаевич Гринчик, МиГ-15 поднимал Виктор Николаевич Юганов, первый вылет самолета Антонова, Ан-10, выполнил Яков Ильич Верников, некоторые самолеты Яковлева и Сухого поднимал Сергей Николаевич Анохин.

На фирмах же Туполева и Ильюшина почти все самолеты в первый полет поднимали свои шеф-пилоты, а иногда и другие, но

тоже свои летчики. С какого-то времени и в остальных КБ образовались мощные летно-испытательные станции, оформились свои летные подразделения из высокопрофессиональных испытателей, и опытные самолеты стали поднимать в небо свои летчики. Видимо, имело значение и то, кто был шеф-пилотом: на нашей фирме почти все опытные самолеты первыми поднимали фирменные испытатели с тех пор, когда шефом стал Григорий Александрович Седов.

Конечно, ЛИИ подключался к испытаниям, обычно в самом их начале, проводил много ответственных программ; в отличие от нас, которым зачастую требовалось определить крайние точки летных характеристик самолета, иногда не особенно вдаваясь в скрупулезные исследования, ЛИИ занимался именно такими исследованиями, дававшими ценные результаты.

Можно понять генерального конструктора, предпочитающего летчика-универсала ЛИИ собственному «фирмачу»: летчик, привыкший летать на самолетах различных конструкций, не должен иметь особых проблем при освоении еще одного типа, к тому же он, сравнивая характеристики однотипных самолетов разных конструкторов, может подсказать немало ценных решений. Все это правильно. Но, с другой стороны, «фирмач» намного лучше знает особенности самолетов именно своей фирмы, даже может предугадать поведение самолета и его систем, потому что ему известно, как решает тот или иной технический вопрос тот или иной специалист фирмы. Что же касается универсальности, то летчики фирм летают на совершенно непохожих друг на друга самолетах: у МиГ-21 и МиГ-31 общее только название МиГ, ну, и кабины всех МиГов в чем-то едины; то же и у «суховцев»: что общего у Су-9 и Су-24? Хотя и их кабины имеют свой, «суховский», интерьер, во многом отличающийся от «МиГовского».

Не последнее и то, что для фирменного летчика родной самолет, что дитя для родителя. Какой бы плохой характер, какие бы болезни это дитя ни имело, задача родителя — испытателя состоит в том, чтобы вырастить и воспитать нормального, здорового члена самолетного общества, себе и другим на радость и утеху…

Можно, конечно, сказать, что независимый летчик ЛИИ даст более объективную оценку, чем кормящийся от генерального конструктора «фирмач», но это не совсем, я думаю, справедливо. Ведь самолет делается не для себя, на нем будут летать сотни, тысячи летчиков, любые дефекты все равно вылезут наружу, скрыть их невозможно. Какова же цена будет испытателю, если он не приложит всего своего умения, чтобы его самолет

удовлетворял требованиям заказчика, если он допустит, что на его самолете будут летать летчики, не знающие всех известных испытателю фирмы особенностей? Поэтому летчики КБ «копаются» в своем самолете ревностней других. Бывает, к сожалению, что не все удается «выкопать», но это уже не вина испытателей КБ: многие неприятности «всплывают» только при массовой эксплуатации, а частенько и сами испытатели фирм становятся первыми жертвами какого-либо отказа или неудачного технического решения.

В случае с «Аналогом», насколько я знаю, все было проще: «наверху» решили, что этим самолетом будет заниматься ЛИИ, и ведущим летчиком был назначен Гудков. О нем известно уже немало, правда, в основном после его гибели, как у нас водится, но я хотел бы к этому немного добавить.

Как летчик-испытатель становится авторитетным, высококлассным специалистом?

Принято говорить, тем более, писать, что он смелый, отчаянный, все ему нипочем, рискует он на каждом шагу, беспрестанно попадает в безвыходные положения, однако геройски из них выходит и становится чудо-испытателем.

Все это немножко не так. Конечно, чтобы пойти в авиацию, стать просто летчиком или парашютистом, не говоря уж о том, чтобы заниматься испытаниями авиационной техники, нужно быть, по крайней мере, неробким: за свою достаточно долгую летную жизнь я не встречал трусливых летчиков, их просто не бывает. Другое дело, что встречаются разные характеры: один горячий, нетерпеливый, другой спокойный, рассудительный, может быть, осторожный; кстати, осторожность в нашем деле совсем не мешает, если только она не доминирует надо всем остальным…

Что это такое, испытательный полет? Это до мелочей разработанные на земле при непосредственном участии испытателей действия летчика или всего экипажа (на многоместных аппаратах), направленные на получение нужного результата. Летчик должен точно выполнить задание, причем так, чтобы потом можно было проанализировать материалы, оценить их и понять, что происходит с машиной, с её системами, наметить пути к дальнейшему исследованию. Летчик серийного завода оценивает соответствие самолета (вертолета) заданным техническим условиям при выполнении стандартных заданий, так называемых «профилей», летчик КБ, ЛИИ, ГК НИИ, государственного научно-исследовательского института гражданской авиации выполняет различные режимы, по которым оценивается и исследуется поведение самолета и его систем во

всевозможных условиях полета. (Я все время употребляю термин «самолет», имея ввиду летательные аппараты вообще.) Главное — понять поведение машины, но еще главнее привезти на землю материалы, по которым можно судить о проделанной работе. Впрочем, сейчас имеются системы регистрации параметров полета в реальном масштабе времени: по телеметрическому каналу непосредственно с борта самолета поступает информация, и специалист на земле может вмешаться в действия экипажа, чтобы добиться того результата, который нужен. Для самодеятельности в испытательном полете места мало: можно, по предварительной договоренности, повторить тот или иной режим или совсем не выполнять некоторые из них, если остается мало топлива, а больше внимания уделить другим режимам, более нужным в данный момент испытаний.

Но все это не значит, что испытатель является только исполнителем. При испытаниях опытной техники и в исследовательских полетах очень много отдается, так сказать, «на откуп» летчику, ему решать, насколько далеко можно продвинуться в неизведанное. Тут все зависит от его знаний, опыта, интуиции.

Вот и приходится трудиться пилоту, стараясь точно выдержать заданные скорость, высоту, перегрузку, угол атаки, угол крена, угол тангажа, величину скольжения, точно дозировать отклонение органов управления, точно выдерживать или с заданным темпом и в заданной последовательности изменять режимы работы силовой установки. При испытаниях вооружения пилоту приходится работать с разными прицельными системами, причем обычно в тот период, когда они работать не хотят, стрелять из опытных пушек и видеть взрыв снаряда прямо перед носом, летать на бомбометание и приземляться с не захотевшей быть сброшенной никаким способом боевой бомбой, пускать новую ракету, стараясь увернуться от её дымного «хвоста», который она норовит засунуть тебе в воздухозаборник и тем самым остановить двигатель, или наоборот, ловить этот «хвост», чтобы выяснить, как он влияет на работу двигателя. Бывает и так, что приходится удирать от собственной ракеты, когда она, описав широкую дугу, заходит на тебя сзади, и не ясно, совсем у нее разум отключился, или она еще соображает, как половчее залезть в сопло твоего самолета… Приходится укрощать систему автоматического управления, взбесившуюся в самый неподходящий момент, испытывать «сверхсовременные» и «сверхнадежные» системы навигации и посадки, частенько находя дорогу домой по солнцу или звездам и садясь в самую отвратительную погоду без этих самых средств, потому что и они

имеют обыкновение отказывать как раз в такую погоду…

Все это требуется выполнять на любой высоте, на любой скорости, часто в условиях, когда дикая перегрузка туманит глаза и лопаются кровеносные капилляры под кожей.

Если летчик справляется с этой работой хорошо, если дал ему бог способность чувствовать летательный аппарат, предугадывать, как сей аппарат поведет себя при тех или иных условиях, да еще и сумеет достойно выйти из, как говорится, нештатной ситуации, то начинают этого летчика выделять, предпочитают его для своих программ привередливые ведущие инженеры, доверяет ему руководство все более ответственные задания, идет об этом испытателе хорошая молва, и становится он классным специалистом.

Далеко не всегда летчик волен выбирать себе полет. Его назначают на конкретный полет или программу либо методический совет, либо старший летчик, руководствуясь при этом многими соображениями, но никогда я не слыхал, чтобы шел разговор о храбрости пилота. Если ты испытатель, то должен выполнить все, предусмотренное программой испытаний, иначе тебе никогда не доверят серьезного дела. Летчики стремятся к сложным полетам и горды, когда им эти полеты доверяют. А если и не дают сложных заданий, то по разным причинам: одним по недостатку опыта, другим из-за не очень качественного выполнения каких-либо конкретных режимов, третьим из-за допущенных «плюх»; бывает, когда неохотно посылают летчика на серьезные задания из-за его «невезучести»…

Так вот, Олег Гудков как раз был одним из таких испытателей, за которыми «гонялись» ведущие инженеры, летчиком, блестяще выполнявшим сложнейшие задания, и в то же время в высшей мере осмотрительным. Да и чисто по-человечески он вызывал к себе симпатию: высокий, широкоплечий, всегда тщательно и современно одетый, щедрый в компании, не скупой и на шутку, и на какую-нибудь «авантюру», Олег Васильевич привлекал к себе внимание. Я не был с ним близок; мы встречались, в основном, в общей летной столовой, иногда в хорошей компании, бывало, и по делу: раз вместе работали в аварийной комиссии по расследованию катастрофы МиГ-25, когда погиб Саша Кузнецов.

В 1969 г. Гудков прекрасно провел испытания «Аналога», а вскоре на этом самолете вылетели другие летчики ЛИИ и КБ Туполева. Самолет всем понравился, даже как-то у А.И. Микояна состоялось совещание, на котором Гудков и Волк очень хвалили машину и убеждали Артема Ивановича серьезно заняться этой конструкцией. Действительно, имея чуть ли не вдвое большую

площадь крыла при почти таком же весе, как обычный МиГ-21, «Аналог» был более маневренным, мог нести большую боевую нагрузку, только разгонялся хуже. Не знаю, почему, но А.И. Микоян не стал модернизировать МиГ-21 в этом направлении.

В свое время и мы, летчики фирмы, получили возможность полетать на «Аналоге». Самолет на самом деле оказался неплохим, с простым взлетом и посадкой, хорош был и на маневре, но при торможении, когда угол атаки достигал определенной величины, самолет самопроизвольно «задирал» нос, становился неустойчивым. Полная отдача ручки от себя не помогала, приходилось дачей педали сваливать машину и потом уже выходить из сваливания…

Всего было построено два таких самолета. На первом экземпляре 28 июля 1970 г. погиб летчик-испытатель ЛИИ Виктор Константинов.

Виктор окончил Казанский авиационный институт, летал в аэроклубе, в 1964 г. в составе сборной СССР побывал в Испании на чемпионате мира по высшему пилотажу, правда, запасным. Работал он инженером в ЛИИ и, конечно, изо всех сил стремился в испытатели. Среднего роста, с великолепной мускулатурой, спокойный, улыбчивый парень, Виктор прекрасно пилотировал спортивные самолеты, был грамотным инженером и очень настойчивым, я бы сказал, «упертым» человеком. В конце-концов он пробился в ШЛИ, закончил её в 1967 г. и начал работать в ЛИИ. Очень скоро о нем заговорили, стали поручать серьезные задания, в том числе разные штопорные дела, показной пилотаж над аэродромом и др.

Все это было бы отлично, если б его не стали сильно нахваливать, с очевидной целью кое-кому досадить в ЛИИ; как случается в летных коллективах, взаимоотношения между некоторыми летчиками были не совсем безоблачными, если не сказать хуже… Казалось бы, что чужие дрязги не должны были бы иметь какое-либо значение для Виктора, но, когда говорят молодому испытателю, что он «утрет нос» другому, несравнимо более опытному, можно малость и загордиться, почувствовать себя и в самом деле все умеющим и могущим… Я присутствовал однажды при таком разговоре и как-то мне было не по себе… К чести Константинова, он внешне никак не проявлял своих чувств, оставался приветливым и ровным в отношениях, но я знал его достаточно хорошо, у нас были общие друзья, мы иногда вместе проводили свободное время, и я видел, что Виктор внутренне несколько изменился, стал как-бы более доволен собой.

Безусловно, все это способствовало тому, что Константинов сделал то, чего никогда не сделал бы, будучи к себе более

критичен. В своем первом полете на «Аналоге», закончив задание в зоне, он снизился над аэродромом до малой высоты и стал выполнять сложный пилотаж, не предусмотренный заданием. Сделал пару «переворотов на горке», затем перевернулся на спину, хотел, видимо, или пройти над ВПП в перевернутом полете, или выполнить набор высоты на спине, да резковато отдал ручку управления от себя…

Самолеты-бесхвостки чрезвычайно чутко реагируют на отклонение ручки «от себя» на малых углах атаки, и «Аналог» мгновенно выскочил на громадную отрицательную перегрузку, сорвался в штопор и грохнулся в центре аэродрома. Виктор катапультировался, но высоты для нормального срабатывания системы спасения не хватило, и он упал на землю, даже не отделившись от сидения.

Так погиб хороший парень, перспективный летчик-испытатель. Будь к нему соответствующий подход, нашелся бы авторитетный человек, вовремя чуть придержавший Константинова, глядишь, и не стал бы тот «загибать» незапланированные «крючки» в своем первом вылете на экспериментальном самолете.

В начале главы, где стоит дата полета и тип самолета, самолет обозначен как МиГ-21И, хотя речь идет об «Аналоге». Дело в том, что большое слово в маленькой графе летной книжки не помещается, вот Федотов и предложил нам обозначить сей самолет МиГ-21И; почему «И» не знаю, логичнее, наверное, было бы «А». Впрочем, иногда можно прочитать, что «И» обозначает «имитатор». Другие самолеты мы тоже обозначали так, как договоримся, потому что есть много особенностей, отличающих самолеты даже одного типа и даже одной модификации друг от друга. Поэтому мы как-то отмечали разные самолеты, чтобы помнить, на каком именно выполнялась та или иная программа.

Часто приходится читать, что такой-то летчик-испытатель испытал столько-то типов летательных аппаратов; обычно приводится цифра нескольких десятков, а то и сотен машин. Надо пояснить, что летчик-испытатель за свою жизнь может испытать, точнее, принять участие в испытаниях не очень большого количества типов. Другое дело, что летать он может на множестве аппаратов: Петр Михайлович Стефановский называет 300 освоенных им самолетов, у Сергея Николаевича Анохина на счету было около 240 типов, Марк Лазаревич Галлай в своей книге говорит о 134 типах самолетов, на которых он летал. Такого разнообразия самолетов, как в давние времена, сейчас нет, можно набрать максимум около пятидесяти типов, в характеристиках же летчиков-испытателей сплошь и рядом встречается: «летает на 70-

ти типах». Наверное, такие летчики за тип самолета считают и его модификацию, которых имеется иногда до десятка на один базовый тип…

Как же характеризует летчика-испытателя число освоенных им летательных аппаратов? Я думаю, что не это является определяющим в оценке его профессионализма. Летать на очень многих типах летчик-испытатель может только в ЛИИ и ГК НИИ, там все зависит от его желания, в других организациях такой возможности нет. Но для того, чтобы летать на разных самолетах, не нужно иметь, как говорится, семи пядей во лбу, были бы самолеты! Мы в школе летчиков-испытателей, имея не слишком богатый летный опыт и весьма ограниченный типаж, вылетали самостоятельно на совершенно разных по классу машинах, практически без вывозных полетов. Так что это не трудно и не может быть поставлено в какую-то особенную заслугу летчику-испытателю.

Другое дело, что летчик-испытатель, занимающийся испытаниями различных машин, может их сравнивать между собой, отмечать их плохие и хорошие стороны, но все зависит от того, какой это летчик. Если он относится к делу с ответственностью, с дотошностью «влезает» во все особенности испытываемого им самолета, то универсализм ему только помогает. Если же он будет прыгать из самолета в самолет, заботясь лишь о том, как бы побольше налетать и записать в книжку новый тип, то он может оказаться в нелегком положении из-за того, что не знает как положено аппарат, на котором он летает. Немало полетов заканчивалось по этой причине или аварией, или совсем плохо…

Но иметь возможность летать «на всем» для летчика-испытателя это, несомненно, очень хорошо. Много лет, практически все время, когда я работал испытателем, шли разговоры, чтобы «фирмачи» могли летать на любой технике, представляющей для них интерес. Иногда это осуществлялось, чаще разговоры оставались разговорами: то все упиралось в какие-то организационные трудности, то не было в наличии нужных нам самолетов, то руководство интересующей нас фирмы стояло насмерть, не подпуская к своей технике… В общем, редко когда удавалось «попробовать» чужой самолет. Мне очень хотелось слетать на Су-27, по общему мнению, отличной и интересной машине, к тому же и по делу было бы неплохо прочувствовать в полете самолет с ЭДСУ (электродистанционной системой управления), т. к. мы построили МиГ-29 с аналогичной системой; но руководители летных испытаний дружественной фирмы не решились доверить испытателю с более чем

двадцатилетним стажем полет даже в задней кабине «спарки» Су-27У.

27 октября 1977 г., самолет — МиГ-23, полетов — 1, время — 0 час. 25 мин. Сопровождение изделия «105».

Как-то летом 1965 г. мы с Михаилом Комаровым приехали по своим делам в КБ. Не помню, кто из руководства повел нас в макетный зал, но помню удивление, с каким мы воззрились на диковинное сооружение — полноразмерный макет воздушно-космического самолета. Представьте себе наш «Буран» или корабль американской системы «Шаттл», но гораздо меньших размеров, вот это и будет то, что нам показали еще в 1965 г.

Распространено мнение, что уровень наших научно-технических разработок ниже зарубежных, но ведь многие идеи были рождены и осуществлены у нас гораздо раньше тех же американских. Другое дело, что мы часто не доводили до конца ту или иную разработку, и это обидно. Можно много привести примеров, в частности, историю с нашим ВКС, называемым на фирме изделием «105».

В те годы активно исследовалась и у нас, и за рубежом возможность создания пилотируемого космического аппарата многоразового применения с посадкой «по-самолетному» на любой пригодный для этого аэродром. Многие разработки основывались на том, что подъемная сила такого аппарата должна создаваться его корпусом; исследовались варианты аппаратов и с плоским днищем, и в виде половинки конуса, и с небольшими крыльями, и без них.

В США этим много занималась фирма «Мартин», а в СССР построили прообраз ВКС на нашей фирме. Отличался он от «Бурана» не только размерами, несколько другая была и форма, а главное, он имел небольшие складывающиеся крылья, которые поднимались вверх в орбитальном полете и при входе в атмосферу, образуя дополнительные кили, а после входа в атмосферу и торможения до определенной скорости эти кили раскладывались в крылья. Экипаж состоял из одного человека, а задачи этот аппарат мог выполнять самые разные…

Мне сразу было сказано, что сей объект не для меня: высота кабины была меньше стандартной, и мы с Остапенко, «сидючи» вылезающие за эти габариты, не должны были летать на этой машине. Ну, Петр Максимович все-таки сделал на ней один полет, а мне слетать на «изделии 105» так и не довелось.

Шло время, потихоньку строился этот самолет, пока не для полета в космос, а только для так называемых горизонтальных испытаний, была запущена на орбиту и благополучно вернулась на землю его уменьшенная модель, и однажды, при очередном посещении уютного местечка, называемого в нашем городе «Русский чай», Федотов неожиданно сказал нам с Остапенко, что ведущим летчиком-испытателем на «105» назначен Фастовец, а его дублером — Меницкий.

Долгое время я не знал, почему Федотов на этот раз отказался от своего права первым поднимать опытные машины, незадолго перед этим в интервью корреспонденту заводской многотиражки он при мне сказал, что мечтает слетать на этом самолете. Уже недавно мне поведал Г.А. Седов, почему так произошло. Оказывается, Григорий Александрович заметил Саше, что надо бы «105» доверить другому летчику, негоже все забирать себе, да и может так получиться, что на этом самолете, когда он будет настоящим ВКС, придется лететь в космос. Шансов же на это у Федотова было меньше, чем у Фастовца: Алик на пять лет моложе, да и проблем с медициной у него тогда не было, в то время как Сашу врачи начали немного «пощипывать». Федотов не сразу с этим согласился, но потом все-таки внял доводам Григория Александровича.

Как бы то ни было, оставалось порадоваться за Алика, что и ему доведется осуществить достаточно редкую для рядового летчика-испытателя возможность — первый подъем в небо опытной машины. Вскоре этот корабль привезли на аэродром, где сходу окрестили «лаптем»… Так он и прозывался все время, пока испытывался.

В 1976 г. Фастовец выполнил несколько пробежек, а вскоре и первый вылет. Вообще-то «лапоть» не предназначался для взлета с земли, он должен был подниматься в воздух под брюхом носителя, сбрасываться, и в коротком полете летчику надо было успеть выполнить положенные испытательные режимы. Но тяга реактивного двигателя, установленного на этом самолете для увеличения времени полета, позволяла не только выполнить посадку в нужном месте, но и оторваться от земли. Чтобы не делать разворотов в первом полете, Фастовец взлетел с одной грунтовой полосы, пролетел по прямой около десяти километров и приземлился на другую грунтовую полосу.

Во время этого полета я находился на полосе приземления и наблюдал, как вначале со стороны ожидаемого захода появилась точка, оставляющая дымный след, это был МиГ-23 Федотова, сопровождающего Фастовца; потом где-то около МиГа стало просматриваться крохотное пятнышко, понемногу превращаясь в

подобие летательного аппарата; потом этот аппарат стал плавно снижаться, подошел к земле и мягко коснулся грунта хвостовыми лыжами, подняв два шлейфа пыли. Аппарат быстро остановился, открылся люк, и показался сияющий Алик. Как положено, мы его качнули, поздравили, а вечером это событие отметили уже гораздо масштабнее… С этого дня начались летные испытания уникальной машины, во многом определившей характеристики «Бурана».

Кстати, необычное шасси «лаптя» (два колеса спереди по бокам фюзеляжа и две лыжи сзади — это на первом этапе испытаний; на втором этапе, когда полеты производились со сбросом с носителя, на «105» стояли все четыре лыжи) доставило много хлопот при первых рулежках: на сухой земле на полной тяге двигателя самолет не мог двинуться с места. Водовозку, чтобы смочить грунт, захватить с собой не догадались, стояли и размышляли, что делать, пока кому-то из бригады не пришла в голову гениальная идея: подложить под лыжи арбузные корки, которых было навалом (дорога к месту старта проходила около бахчи)… Идея была моментально осуществлена, и прообраз космического самолета лихо заскользил по арбузным коркам!

На первом этапе испытаний выполнялись «подлеты» — коротенькие полеты на небольшой высоте с посадкой прямо перед собой на ту же полосу. Летали Фастовец, Федотов, Меницкий, Волк, военный летчик-испытатель Василий Урядов. Не обошлось без приключений. В нескольких километрах в стороне от полосы, где подпрыгивал «лапоть», располагался полигон для отработки оружия, и однажды так называемая «корректируемая авиабомба» после сброса с МиГ-27 свернула со своего курса, прямиком полетела туда, где в это время находился «105», и упала совсем рядом с передвижной радиостанцией. Хорошо еще, что была эта штука без боевого заряда… Самое удивительное же то, что данная бомба даже теоретически не могла улететь так далеко от места её сброса, почему и производились одновременно подлеты на «лапте» и отработка этой бомбы.

Второй этап заключался в полетах с отцепкой от носителя (специально оборудованного тяжелого бомбардировщика Ту-95). Изделие «105» подвешивалось под этот самолет и подтягивалось в бомболюк. Носитель взлетал, летчик «лаптя» забирался в кабину, на курсе сброса аппарат выпускался из-под фюзеляжа полностью, летчик запускал двигатель, в расчетной точке производилась отцепка, и дальше «105» летел самостоятельно.

Вот в октябре 1977 г. я и полетел на сопровождение первого сброса «105» с носителя.

Взлетели, набрали высоту, идем рядом; с другой стороны

Ту-95 летит МиГ-21У с кинооператором. Даже в герметичной кабине истребителя слышен рев могучих двигателей Ту-95; видно, как подрагивают его громадные крылья. Здоровенный все-таки этот самолет, внушает почтение!

Выходим на курс сброса. Медленно выползает из чрева бомбардировщика небольшой неуклюжий аппарат; задрожал воздух за соплом его двигателя — скоро будет отцепка. Ухожу немного вниз и чуть отстаю, чтобы не оказаться впереди моего подопечного. Следует команда на сброс, и «105» плавно отделяется от носителя. Ту-95 остается наверху, уходит по своим делам, а мы потихоньку «топаем» по заданному маршруту полета. Алик накреняет свой самолет в разные стороны, изменяет тангаж, скольжение; работает, одним словом, в поте лица…

Заходим на посадку. Обзор у «лаптя» только вперед, но Фастовец точно выполняет разворот, точно выходит на прямую; снижается, выпускает лыжи. Аппарат летит совсем тихо, мне приходится, грубо говоря, «корячиться», чтоб его не обогнать. Наконец, он запылил по земле, можно и мне расслабиться, «загнуть» что-нибудь этакое…

Кроме Фастовца, на подвеске летали Остапенко, Федотов и Урядов. Петр Максимович нормально отцепился и хорошо выполнил задание, у Саши не запустился двигатель, и он, естественно, не стал отцепляться от носителя, а больше ему полета выполнить не удалось. В первом же полете Урядова «лапоть» был крепко помят при неудачной посадке на неподготовленный грунт.

Особой вины летчика в этом происшествии не было. В тот день, как у нас часто водится, затянули подготовку к полету чуть ли не до вечера; низко висящее солнце слепило Василия, да еще внезапно усилившийся ветер поднял в небо тучу пыли. Фастовец, сопровождавший Урядова, помочь ему ничем не мог — сам ничего не видел, и приземлился Вася рядом с полосой на кочковатую целину… Хорошо еще, что сам жив остался.

Аппарат восстанавливать не стали, и он больше не поднимался в воздух.

Настоящий воздушно-космический самолет этого типа построен не был, начали заниматься «Бураном», сделавшим пока единственный беспилотный космический полет. Тема «105» сдана в архив, хотя сейчас многие страны заинтересованы в создании небольшого, сравнительно дешевого, космического самолета, прообразом которого был наш «лапоть».

17.07.1978. МиГ-25У. Испытания навигационного комплекса на маршруте Амдерма — Нарьян-Мар.

Наш новый перехватчик МиГ-31 должен был иметь весьма совершенное по тому времени навигационное оборудование. Как и положено на испытаниях, оно часто отказывало, поэтому на МиГ-25У установили точно такой же комплекс, как и на МиГ-31, и стали его отрабатывать. Пришлось нам повозиться с этой системой, пыталась она завести нас, бывало, совсем не туда, куда надо, но потом навигация заработала более-менее нормально, и по ходу испытаний потребовалось проверить её в высоких широтах, где, в основном, должен был работать МиГ-31. Так что мы с Леонидом Поповым, штурманом ЛИИ, часто нам помогавшем, полетели в Заполярье, в Амдерму.

Я впервые попал в Арктику, впервые увидел эту необыкновенную, суровую и в то же время какую-то робкую, очень ранимую красоту Севера и сходу в него влюбился. Прошло много лет, а все помнится, будто вчера: мокрая тундра с рассыпанными кое-где блюдцами удивительно ярких, мелких голубых цветов, крошечные карликовые березки, пестрые лишайники и мох на скалистых берегах малой, но бурной речушки, незаходящее солнце и абсолютно прозрачный воздух… Тоскливо только было глядеть на результаты деятельности разумного вроде существа, человека: горы ржавых бочек, кучи мусора, расчавканный гусеницами вездеходов тонкий травяной покров тундры. Вообще казалось, что человек, имеется ввиду современный, и Арктика несовместимы. Уж очень чужеродными здесь были и облезлые дома-пятиэтажки, и проложенные над землей теплотрассы, и кривые тротуары, да и в целом вся Амдерма.

Мы летали строго на север, на Новую Землю, и возвращались обратно, чуть отклонившись к западу. Никогда я не мог представить себе, что бывает такой прозрачный воздух: после взлета и набора десяти километров высоты я видел конечный пункт нашего маршрута почти за 400 км! Невероятно, но это так. Я видел, как Новая Земля скрывается за выпуклым горизонтом, воочию убедился, что Земля круглая… Красота кругом была необычайная: синее море с кое-где поблескивающими точечками льдин, сверкающие грани причудливых вершин Новой Земли, яркое голубое небо и простор — дух захватывает!

Красота красотой, а работа работой. Летали мы и в чисто автономном режиме, т. е. без корректировки с наземных радиомаяков, и с радиокоррекцией, все получалось нормально. Для контроля нашего местонахождения при возможном отказе навигационного комплекса и оказания посильной помощи «в случае чего» вместе с нами летали два тяжелых перехватчика Ту-128, державшиеся чуть ниже нас и сзади на расстоянии 5–6 км.

Мы успешно выполнили два полета на север; оставалось слетать вдоль побережья строго на запад, вернуться и сесть в Нарьян-Маре, чтобы последующие полеты на «сверхзвуке» произвести уже оттуда. 17 июля мы взлетели с Амдерминского аэродрома, дошли до крайней точки нашего маршрута и повернули обратно.

На этот раз нас должны были сопровождать перехватчики из той же части, но базирующиеся в Нарьян-Маре. Мы слышали по радио их переговоры, как они взлетели, как искали нас, как пристраивались, но где-то за 100 км от Нарьян-Мара нормальный радиообмен вдруг сменился какими-то непонятными, в треске и шорохе, неразборчивыми словами. Я попытался связаться с сопровождением — безуспешно, «земля» тоже вмешалась, но понять, что же произошло, было невозможно. Был слышен только треск, когда кто-то из экипажей самолетов сопровождения пытался что-нибудь сказать. Когда мы прилетели в Нарьян-Мар, то нам посадку не разрешили, а приказали перейти на экономичный режим и ждать, пока не освободится ВПП. Проходя над аэродромом, мы увидели Ту-128, стоявший за концом полосы, на грунте, и тракторы, которые тужились его оттуда стащить и освободить нам место для посадки. Через некоторое время они сделали свое дело, и мы нормально приземлились.

Оказывается, мои сопровождающие столкнулись в воздухе, не заметив друг друга; как это им удалось при такой видимости трудно представить, но в авиации все бывает… Один самолет, потеряв управляемость, упал в море, другой, с помятым крылом, пробитым фюзеляжем, одним заглохшим двигателем и почти отказавшей радиосвязью кое-как добрался до аэродрома, сел и выкатился за обрез ВПП в песок, откуда его и тащили тракторами. Летчик и штурман подбитого самолета катапультировались нормально и опустились в очень синее, но не очень жаркое море…

Вот теперь и начинается то, ради чего я и вспомнил этот полет. Июль, на солнышке вроде тепло, но в тенечке и ватная куртка не мешает; вода в Ледовитом океане в самый жаркий месяц делает человека свежезамороженным за десять минут; летчики — без специального снаряжения, позволяющего хоть

какое-то время продержаться в этих условиях; поисково-спасательная служба — в Нарьян-Маре… Не буду заниматься домыслами и обвинять кого-то: возможно, эта служба существует, находится в готовности, и в том случае, о котором я пишу, произошел только сбой в нормально отлаженной системе, но вот факты.

Столкновение произошло около полудня; зам. командира полка, получив сообщение о происшествии, сразу взлетел и нашел своих летчиков в 60 км от берега, каждого на своей персональной льдине, подающих бедственные сигналы через аварийные радиостанции. Своего спасательного вертолета у ПВО в Нарьян-Маре тогда не было, для этих целей использовали вертолет Аэрофлота, который в этот день улетел куда-то по своим коммерческим делам. Пока его нашли и вернули, заправили топливом, посадили врача и спасательную команду, прошло более пяти часов… Когда вертолет нашел летчиков и стал снимать их со льда, то только один смог сам подняться в вертолет по веревочной лестнице, другого пришлось пристегивать к лебедке, парень полностью обессилел. Около семи часов вечера вертолет приземлился в Нарьян-Маре.

Не знаю, правда ли это, но местные авиаторы говорили, что еще не было случая, когда удавалось спасти летчиков, катапультировавшихся над Ледовитым океаном. На этот раз ребятам повезло, а что ожидает в будущем других бедолаг? Хорошо, если прыгнут они недалеко от берега, да аэродром окажется близко…

Вертолет замечательная штука, но летает он не очень быстро, и радиус действия маловат по сравнению с самолетом, да и с воды поднять потерпевшего непросто: поток от винта может перевернуть лодку или плотик, может и утопить человека. Такое, увы, бывало. Нужен самолет-амфибия, способный садиться куда угодно, обладающий большой дальностью полета и хорошей скоростью. Старые полярники с тоской вспоминают «Каталину», американскую амфибию военных и послевоенных лет, её надежность, неприхотливость, колоссальную продолжительность и дальность полета. Но даже самый хороший самолет может при посадке или на взлете столкнуться со льдиной, а также не сможет приводниться в большую волну, поэтому для спасательных работ на море требуется аппарат с большой скоростью и дальностью полета, но способный садиться на воду и взлетать «по-вертолетному». В США близка к серийному выпуску оригинальная машина «Оспри», взлетающая и садящаяся вертикально, в крейсерском же полете использующая подъемную силу крыла, как обычный самолет. Я знаю, что и у нас имеются интересные

разработки по созданию некоего гибрида самолета и вертолета, но пока все это находится на уровне лабораторных исследований.

А пока что трудно спасти людей, терпящих бедствие на море, примеров этому сколько угодно. Вот об одном случае, к счастью, окончившемся благополучно, я и имел возможность рассказать.

14 — 16 сентября 1978 г., самолет — МиГ-23УБ, полетов — 6, время — 2 час. 50 мин. Контрольно-показные полеты.

Мне и раньше доводилось летать и с военными летчиками-испытателями, и с летчиками серийных заводов, знакомить их с особенностями пилотирования наших самолетов, но в строевых частях я бывал и летал там редко.

Как-то мы большой фирменной командой ездили в Приморье для оказания шефской помощи и предложили было свои услуги по летной части местному военному руководству, но что-то не заметили особенной радости по этому поводу… Пришлось, так сказать, на пальцах показывать, что может делать тот же МиГ-23, видеть недоверчивые глаза летчиков, их скептические улыбки, но доказать им, что мы говорим правду, можно было только в полетах, коих выполнить, увы, не удалось.

На сей же раз я слетал с полудюжиной военных летчиков-истребителей в разных чинах, с разной подготовкой и опытом. Получилось это потому, что Г.А. Седов, отдыхая в Прибалтике, встретился там с заместителем командующего округом генералом В.С. Буланкиным, и Виктор Сергеевич, сравнительно молодой, «летающий» генерал, попросил Григория Александровича прислать в округ испытателя фирмы, чтобы ознакомить хотя бы нескольких военных летчиков с возможностями модернизированного МиГ-23.

Основная модернизация заключалась в том, что самолеты стали выпускаться со специальными устройствами, фактически исключающими сваливание. Главное из этих устройств представляло из себя так называемый «толкатель», цилиндр со штоком, отталкивающим ручку управления вперед, если самолет выйдет на определенный угол атаки; чем быстрее увеличивается угол атаки, тем раньше сработает этот механизм, исключая возможность динамического заброса на больший угол.

Самолет с «толкателем» прошел испытания и стал выпускаться серийно. Но, как у нас обычно бывает, многомудрые военные начальники тут же внесли свои коррективы: распорядились, чтобы выход на угол срабатывания системы считался предпосылкой к летному происшествию…

Здравого смысла в этом распоряжении не просматривается ничуть: на машине имеется система, позволяющая летчику

маневрировать, не глядя на указатель угла атаки, не боясь свалиться, «умный» механизм этого не позволит, если, конечно, летчик не пересилит довольно мощную пружину «толкателя» (пружину поставили для того, чтобы при отказе устройства на посадке при максимальном выходе штока толкателя можно было взять ручку полностью на себя), системой же этой пользоваться не разрешают. Больше того, даже в контрольных полетах не показывают, как она работает, какие при этом ощущения, как ведет себя самолет.

Но генерал Буланкин все-таки решил познакомиться сам и ознакомить своих летчиков с этим нововведением.

Получилось так, что поехать в эту командировку выпало мне. Вместе с главным аэродинамиком ОЛИ Анатолием Белосветом мы приехали в Ригу, встретились с генералом и полетели по аэродромам Прибалтики. Анатолий рассказывал летчикам об аэродинамических особенностях модернизированного самолета, а я в полетах смотрел, что они умеют делать, и демонстрировал возможности МиГ-23.

Ознакомив летчика с работой ограничителя углов атаки, я показывал ему, как самолет ведет себя на очень малой скорости, вплоть до нулевой, как можно пилотировать с минимальными радиусами разворота и минимальной потерей высоты. Надо было видеть глаза летчиков после этих полетов! Для них, наверное, все казалось фантастикой: самолет, «строгостью» которого их так пугают, летит так, как хочет летчик, управляется на любой скорости, не сваливается в штопор, виражи делает, как у нас говорят, «вокруг хвоста». Причем для этого не требуется каких-то сверхъестественных способностей, просто надо пилотировать, используя все возможности самолета, хорошо знать аэродинамику и, главное, не быть связанным неоправданными ограничениями.

Боевой самолет создается не для суперлетчиков и не для летчиков-испытателей, а для обычных, как принято говорить, средних пилотов. Конструкторы стремятся сделать свой аппарат максимально доступным летчику и как можно более простым для технического обслуживания, но главное, для чего создан самолет, это наиболее эффективное выполнение поставленных ему задач. Последнее же возможно только тогда, когда машина используется «на всю катушку», т. е. так, как разрешает её разработчик, но многие большие, а порой и не очень большие военные начальники заботятся не о достойном современного летчика овладении техникой, а о так называемой «безопасности полетов». Идеал же этой «безопасности» может наступить только при отсутствии полетов полностью…

Не могу обвинять одних авиационных командиров, наверное, не от них одних зависит нынешнее положение дел в военной авиации, но состояние летной подготовки в строевых частях говорит само за себя. На что способен летчик, налетавший на боевом самолете 30–40 часов в год? Да он каждый раз садится в кабину, как в первый раз! Тут летчику не до повышения летного мастерства, взлететь бы нормально да приземлиться, как положено… Лучше уж совсем не тратиться на военную авиацию, чем иметь такую, где летчики не имеют возможности летать столько, сколько требуется… Слава богу, войны нет и, дай бог, не будет, но если существует военная авиация, идут в нее мальчишки, так дайте же им возможность почувствовать себя властелинами грозных и красивых машин, пусть они знают и умеют все, на что способны их самолеты, пусть они летают как можно больше, и тогда меньше придется их хоронить…

Закончилась моя инструкторско-показная деятельность в Прибалтике так же, как впоследствии и в других краях нашей страны: летчики в восторге от неизвестных им ранее возможностей самолета, начальство качает головами, глядя на расшифровки самописцев полета с невиданными показателями, тыловая служба топит баню и достает из «заначки» горячительные напитки, дабы помочь гостю, а заодно и хозяевам снять вероятный стресс после столь выдающихся полетов, во время снятия стресса все единодушны во мнении, что летать нужно только так и не иначе. А потом, проводив гостя, те же люди продолжают работать по старым инструкциям, которых никто менять не собирается, а иногда прежние ограничения еще более ужесточаются.

Как-то в одном полку в Закарпатье мы с Белосветом узнали, что на МиГ-29, на которые переучивался этот полк, установлено ограничение угла атаки 20°, хотя ограничение генерального конструктора, подтвержденное военными испытателями, составляло 24°. Оказалось, что распоряжение об этом дано по телефону одним очень высоким начальником из главного штаба ВВС.

В Москве мы доложили генеральному о таком самоуправстве, и Ростислав Аполлосович Беляков, помрачнев лицом, хотел немедленно связаться с министром обороны, но передумал и решил послать нас к главнокомандующему ВВС маршалу П.С. Кутахову, чтобы разобраться в этом деле.

На следующий день мы были у главкома. Он куда-то торопился и сказал: «Мне сейчас некогда вас слушать, поэтому коротко скажите, что вы хотите, и все». Тогда мы попросили маршала об одном: чтобы летчикам разрешили выходить на углы

срабатывания «толкателя», настроенного на МиГ-29 на 24°. «Все слышал?» — обратился Павел Степанович к полковнику адъютанту. «Так точно», вытянулся полковник. «Распорядись, как надо», закончил маршал, пожал нам руки и ушел.

Через некоторое время мы узнали, что вместо прежнего телефонного распоряжения, в полки, получающие МиГ-29, пришел приказ главкома ВВС, строго предписывающий летчикам не превышать угол атаки 20°. Допросились…

2 марта 1979 г., самолет — МиГ-31 N011, полетов — 1, время — 0 час. 45 мин.
Устойчивость, управляемость на М «Мах».

Ярко светит весеннее солнышко, на небе ни облачка, и настроение, как всегда перед хорошим полетом, да еще в такую погоду, приподнятое. «На веселое дело идем, Сема», как говорил Макар Нагульнов Семену Давыдову в «Поднятой целине», собираясь ловить врагов советской власти… Только скажу я это не Семе, а Лене Попову, да и дело нам предстоит хоть и нескучное, но не такое уж и страшное: на максимальной скорости в заданной последовательности выполнить «дачи» элеронами, импульсы стабилизатором и рулем направления, оценить поведение машины, а главное, не забыть включить контрольно-записывающую аппаратуру… Может быть, удастся познакомиться с чем-то новеньким: хотя самолет на тех режимах бывал неоднократно, но кое-какие пункты программы испытаний еще не закрыты, и нам надо хорошенько «пошарить» в оставшихся темных уголках того пространства, которое называется «областью допустимых режимов полета летательного аппарата»…

Самолет МиГ-31 только с виду похож на МиГ-25, на самом же деле он во многом другой, и не только по конструкции. Вроде бы незначительные, на первый взгляд, изменения крыла и фюзеляжа привели к тому, что МиГ-31 стал гораздо более «живой», особенно на сверхзвуковой скорости, и полет на большом «сверхзвуке» требует от летчика повышенного внимания и особой точности пилотирования. К тому же, характеристики устойчивости и управляемости определяются в летных испытаниях как при включенных демпферах САУ, так и при выключенных, без которых вообще чувствуешь себя, образно говоря, как на шиле…

Так что полет нам предстоял достаточно серьезный, совсем не такой, когда «утюжишь» небо над степью, тоскливо вопрошая штурмана, видит ли он что-нибудь на своем экране, и слыша «ободряющий» ответ что, дескать, сейчас ничего нет, а потом как бог даст…

Мы вырулили на полосу, проверили все, что положено, запросили разрешения на взлет. Разрешение получено, и большая, мощная машина, подпираемая тягой почти в 30 тонн,

устремляется вперед. Не выключая форсажа, идем «колом» в небо, на высоту разгона до сверхзвуковой скорости. Вот и эта высота. Опускаю нос самолета до горизонта, стрелки высотомера и вариометра прыгают вверх, и мы на сверхзвуке. Разгоняемся до нужной приборной скорости, снова набираем высоту; число М непрерывно растет, вот уже и 2,35 подошло, дальше выдерживаю постоянный «Мах». Высота 18500 м, пора переходить в горизонтальный полет и разгоняться, пока «всего лишь» до 2,65 М. Как всегда, чем быстрее летишь, тем заметнее легкая дрожь самолета, нелегко ему выдерживать громадный скоростной напор и все увеличивающийся нагрев конструкции, который я могу ощутить непосредственно: в кабине все жарче, до остекления фонаря не дотронуться, если снять перчатку…

Требуемая скорость, почти 2800 км/ч, достигнута, начинаем работать. И вдруг сильнейшая тряска! «Вырубаю» оба форсажа, вижу, что параметры работы левого двигателя чуть-чуть отличаются от соответствующих им параметров правого, но это «чуть-чуть» дает мне основание выключить левый двигатель. Разворачиваемся домой. Трясет ужасно, но с падением оборотов авторотации двигателя частота и сила тряски уменьшаются, и, когда двигатель окончательно остановился, заклинило, не стало и тряски.

Слив лишнее топливо, мы приземлились. Снаружи наш самолет выглядел вполне прилично, все лючки были на своих местах, нигде особенно ничего не капало, да и у двигателя, на первый взгляд, никаких повреждений не было. Когда же сняли капоты, то глазам представилась «веселенькая» картина: корпус двигателя был изрешечен осколками оторвавшихся лопаток турбины, кое-где пробившими и стенки топливного бака, на наше счастье, пустого к моменту разрушения турбины. Каким-то чудом лопатки миновали многочисленные трубки с керосином под высоким давлением, расположенные на двигателе, прошли они мимо трубопроводов и гидравлической, и топливной систем самолета. Наверное, плохо бы нам пришлось, если б хоть один осколочек зацепил «нужную» трубочку..

Выходит, нам здорово повезло… Я рассказал об этом полете потому, что хочу малость пофилософствовать на тему «везения» и «невезенья», и поразмышлять, почему же так много бьется нашего брата.

Понятно, что есть везение, или, по-другому, удача, как бы обусловленное действиями и поведением человека. Если при подготовке к полету летчик постарался по возможности все предусмотреть, «проиграть» варианты своих действий в случае возникновения опасной ситуации (я не говорю о штатных

действиях летчика в так называемых «особых случаях полета», эти действия расписаны в инструкциях экипажу и должны быть выучены «назубок»), то и шансов на удачу у него будет больше. Все особенности поведения летательного аппарата, тем более, опытного, могут быть не описаны в инструкциях, но, опираясь на свой и чужой опыт, летчик может подготовится к большинству возникающих ситуаций. Вот тогда и не тратятся драгоценные секунды на размышления, что делать, и полет заканчивается более-менее благополучно, хотя бы для экипажа. Вот это даже и «везением» не хочется называть, и приходят на память известные слова Суворова: «Помилуй бог! Не всегда же везение, надобно и умение…».

Но есть везение, так сказать, настоящее, когда беда упорно обходит летчика (да и не только летчика) стороной, причем без всяких его усилий, иногда даже наоборот вроде все сделает не так, как положено, а глядишь — ходит жив и здоров… Обычно такое происходит почти всегда с одними и теми же, так сказать, субъектами, что и дает основание считать их более удачливыми, чем другие…

К сожалению, «везунчиков» среди летчиков-испытателей не так уж много, и большинство катастроф происходит все-таки потому, что летчики не обеспечивают себя тем самым «запланированным везением», проще говоря, не все делают так, как надо бы… Когда кто-то из нас погибает, то всегда, наряду с жалостью и горем, возникает вопрос: а был ли у погибшего шанс не попасть в безвыходное положение? И во многих случаях, иногда даже независимо от выводов аварийной комиссии, на объективность которых порой влияют некоторые, скажем так, необъективные факторы, мы приходим к выводу, что беды могло бы не быть…

Но я не хочу употреблять термин «вина летчика»; легко рассуждать, сидя на земле, а в полете думается совсем по-другому: здесь и дефицит времени, страх оказаться виноватым, да и обычный страх нельзя исключать, летчики ведь тоже люди, и все это приводит порой к непоправимым последствиям.

Я мог бы привести немало примеров «везения» и «невезения», рассказать о гораздо более многочисленных случаях гибели летчиков из-за допущенных ими ошибок, да не хочу «сглазить» удачу оставшихся в живых и тревожить покой ушедших из жизни…

7 апреля 1981 г., самолет — МиГ-29, полетов — 1, время — 0 час. 05 мин. Показной пилотаж в Кубинке.

Выруливаю на полосу, останавливаюсь. Быстро проверяю, все ли в порядке в кабине, поочередно опробываю двигатели. Откинув гашетку стартового тормоза, до конца выжимаю тормозной рычаг и даю полные обороты обоим двигателям. Взгляд на приборы — все нормально, включаю полный форсаж. Почти 16 тонн тяги при весе машины 13 тонн прижимают нос самолета к земле, колеса со скрипом ползут по бетону. Отпускаю тормоза, самолет, как сорвавшийся с привязи, кидается вперед; скорость стремительно нарастает, но я не тороплюсь брать ручку на себя, жду, когда скорость достигнет 300 км/ч. Пора! Плавно тяну ручку, самолет мгновенно отрывается от земли, и я, непрерывно увеличивая угол набора, ставлю машину вертикально, одновременно убирая шасси.

Зафиксировав вертикаль — скорость уже 400 км/ч, кладу самолет на спину, проверяю высоту — 1200 м, кручу «бочку» и иду вниз. Подпускаю машину пониже, уточняю свое место, тяну на «косую петлю». Далее следует переворот на горке, вираж, 3/4 петли, «полубочка» на нисходящей вертикали, пролет над ВПП с «бочкой», разворот и заход на посадку. Все, полет закончен.

Пилотаж не ахти какой сложный, но дело в том, что это был первый официальный показ МиГ-29 министру обороны страны маршалу Устинову, от которого во многом зависела судьба этого самолета; отсюда и повышенная ответственность всех людей, принимавших участие в показе, естественно, и меня в их числе. Пишу об этом событии не для того, чтобы подчеркнуть свою роль, моей особой заслуги в том не было, а потому, что в этой истории как-то по-новому высветился для меня Саша Федотов.

Я долго колебался, стоит ли мне браться за рассказ об этом человеке, смогу ли я при моих, мягко говоря, весьма скромных литературных способностях дать о нем правильное представление, слишком это крупная и сложная личность. Да и добавить к тому, что уже написано про Федотова, а о нем написано, наверное, больше, чем о любом другом летчике-испытателе, будет нелегко. В конце-концов я решил, что просто буду вспоминать все, как было, а уж читатель, надеюсь, сам сможет составить свое мнение о Федотове.

Будущего Героя Советского Союза, заслуженного летчика-

испытателя СССР, лауреата Ленинской премии, обладателя Большой золотой медали ФАИ, трех медалей Де ля Во, заслуженного тренера СССР, мастера спорта международного класса, генерал-майора авиации Александра Васильевича Федотова я впервые встретил, когда он был капитаном запаса и имел одну медаль Де ля Во за абсолютный рекорд скорости полета по замкнутому маршруту, установленный им в 1961 г. Правда, он уже был шеф-пилотом фирмы после Г.К. Мосолова, вынужденного уйти с летной работы в 1962 г. из-за тяжелой травмы, вследствие катапультирования из опытной машины Е-8.

Первый раз я увидел Федотова в ШЛИ, пришедшего к нам прочитать лекцию об инерционном взаимодействии продольного и бокового движения самолета.

Среднего роста, с широкой грудью и плечами, с крупной, хорошей лепки головой, весьма скудно прикрытой сверху русыми волосами, с быстрым взглядом цепких глаз с чуть красноватыми веками, с четкими, энергичными движениями, он притягивал к себе внимание, невольно заставлял прислушиваться к тому, что он говорит, покорял окружающих какой-то почти осязаемой внутренней силой…

С осени 1964 г. по апрель 1984 г. мне довелось общаться с Федотовым практически каждый день, исключая, конечно, отпуска и командировки, да и там иногда бывали вместе, поэтому вся моя испытательская жизнь оказалась с ним связана. Отношения складывались непросто. Сначала я, можно сказать, смотрел ему в рот, потом стали возникать и некоторые разногласия. По своей натуре я отнюдь не лидер, но и находиться под постоянным давлением чужой воли мне тоже не очень нравится: иногда я, так сказать, «возникал», не всегда, честно говоря, по делу, но Саша быстро пресекал мои «свободолюбивые порывы»… Хотелось и большей гласности при назначении того или иного из нас на определенные задания. Я безусловно признавал за шеф-пилотом право выбора, но для дела было бы полезнее, как мне казалось, чтобы мы знали причину его решения. Иногда, правда, он давал нам возможность выбрать самим ту или иную испытательную программу, но это случалось редко.

Что касается чисто личных взаимоотношений, то они были неплохими, но я все время чувствовал какую-то невидимую стенку, его ограждающую, он постоянно держал себя как-бы в узде, не позволяя себе быть проще, доступнее. Не очень способствовало более тесной дружбе и его своеобразное отношение к людям вообще: так, однажды он меня огорошил, сказав, что ему со мной уже неинтересно, все, мол, со мной ясно,

а вот с молодыми летчиками ему интереснее: любопытно наблюдать за ними, исследовать, так сказать, их сущность, кто чего из себя представляет… Вот, даже в личных отношениях в нем доминировал испытатель.

Требовательный к себе, он хотел, чтобы и другие были такими же, и возмущался, порой весьма эмоционально, когда мы проявляли некоторую несобранность в деле, давали маху. Иногда его реакция была, по-научному, неадекватна вине оступившегося, а по-простому, мог «пустить собаку» ни за что, бывало, и за чужую провинность. Признать же свою неправоту было для Саши сверх всяких сил, несмотря на определившуюся порой невиновность получившего «втык».

Но ни мелочным, ни придирой Федотов не был. Взорвется, наговорит в запале нелицеприятных, мягко говоря, слов, но в какие-то административные меры выливалось это у него крайне редко, да и то все оставалось нашим внутренним делом, без выноса на обозрение общественности и всеобщего посрамления…

Характером, как уже можно заметить, обладал он совсем не «сахарным», но мог быть и обаятельным, и предельно внимательным, причем все это не было «игрой на публику», многое могло определяться его настроением, обстоятельствами. Мне кажется, в его характере было что-то от мальчишки: мог обидеться на невинную шутку (хотя сам подшутить, разыграть кого-нибудь очень любил), мог в самом дурном настроении сразу повеселеть глазами, улыбнуться и отмякнуть, если вовремя похвалить, к примеру, хорошую работу мотора его «Волги»… Мог всерьез расстроиться и даже разозлиться, проигрывая, скажем, в бадминтон или в нарды…

Несмотря на такой непростой характер, Саша делал людям много доброго, причем по большому счету. Я приведу только один пример.

Токтар Аубакиров после окончания ШЛИ получил назначение на авиазавод в Улан-Удэ, выпускающий два МиГ-27 в месяц, с облетом которых вполне справлялся местный летчик-испытатель, для поддержания летной формы и заработка подлетывающий на соседнем заводе в Иркутске… Почему одного из лучших выпускников ШЛИ, первоклассного летчика-перехватчика, послали на такой завод, объяснить трудно, возможно, руководство школы и УЛС имели на то основания, но для Токтара это было тяжелым ударом. Я не знаю, было ли у Федотова изначальное решение взять Аубакирова на фирму, и, если такое решение было, почему подходящий нам человек поехал в Улан-Удэ, т. к. обычно Федотов без всяких затруднений брал нужного фирме летчика, но после того распределения Саша решил помочь

Аубакирову, хотя переделать приказ министра чрезвычайно трудно. Федотов пустил в ход весь свой немалый авторитет и добился своего: Токтара перевели на фирму!

Федотову не пришлось сожалеть о своем поступке: Аубакиров превосходно летал, уверенно и грамотно проводил испытания, стал Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем СССР, и безусловно заработал право стать первым казахским космонавтом.

Постоянный внутренний самоконтроль не мешал Федотову быть очень общительным, он любил компанию, любил хорошее застолье. Но и здесь был верен себе: в самый разгар веселья, когда все размякают и начинают испытывать повышенную любовь друг к другу, Саша обычно исчезал, вроде бы опасался расслабиться…

Все более-менее значительные события в жизни каждого из нас мы праздновали вместе, но Федотову этого было мало: он считал, что отмечать памятное событие человек должен в тот же день, «чтобы именно этот день запомнился», говорил Саша, и был главным «закоперщиком» во всех этих делах. «Виновник» торжества раскошеливался, друзья добавляли, и вся компания ехала или на квартиру к хозяину, или, чтоб не баламутить хозяйку, в чей-нибудь гараж, чаще всего к тому же Федотову… Вот так раз отметили новоселье Меницкого в только что полученной, совершенно пустой квартире, расписались на обоях, все равно, мол, их менять, а утром Валерию сказал кто-то наших работников, тоже получивших жилье в этом доме, что та квартира вроде бы не Меницкого, а кого-то другого, ключи-то из в новостройках обычно подходят к половине всех замков… Ну, вскоре выяснилось, что тревога ложная…

Испытателем Федотов был выдающимся. Мало сказать, что он хорошо делал все, положенное летчику-испытателю КБ делал он все блестяще и, главное, обладал редким даром анализа и предвидения, позволяющим ему ухватывать главное звено в цепи, составленной из явлений, характеризующих поведение самолета. Что касается его профессионализма, те приведу такой пример.

Показатели устойчивости и управляемости самолета имеют точные количественные выражения, которые вычисляются на основании материалов испытаний; летчик же зачастую может определить только качественный характер тех или иных показателей. А Федотов мог, вернувшись из полета, практически точно назвать и количественные значения. Часто после его полета не нужно было торопиться расшифровывать показания самописцев все было ясно и так, с его слов, а записи только подтверждали сказанное.

В исследованиях устойчивости и управляемости самолета Федотов являлся не просто хорошим исполнителем разработанных заданий, но исключительно активно и на хорошем инженерном уровне искал вместе со специалистами наилучшие способы решения тех или иных вопросов. Гораздо меньше он занимался отработкой комплексов вооружения и навигации, что требовало долговременных «отсидок» на полигонах, но и тут природная острота ума помогала ему быстро включиться в тему и достаточно квалифицированно делать и эту работу. Если уж чего-то он и не знал, то не делал вид, что знает, и честно признавался в своей некомпетентности. А вообще-то он, по моим наблюдениям, избегал делать то, чего по каким-либо причинам не мог делать достаточно хорошо, лучше других: «вторым» быть он не любил и не умел.

Из всего сказанного следует, что работать с ним, да и общаться, было непросто; случались у нас и стычки. Говорю об этом не потому, что хочу поведать о всех сторонах наших с ним взаимоотношений, а для того, чтобы в дальнейшем показать, как он мог по-доброму относиться к товарищам, несмотря на размолвки и даже ссоры.

В 1977 г. разругались мы с Федотовым вдребезги. Он посчитал мои действия в одной сложной ситуации неправильными, даже могущими привести к происшествию, я же не без основания, т. к. находился в момент инцидента в таком положении, что мог видеть происходящее лучше его, считал, что мое решение было единственно возможным для предотвращения столкновения. Саша «завелся», повысил тон, мне это, как и большинству людей, не считающих себя виноватыми, не нравится, и дело кончилось обоюдным криком. Ни я потом не стал каяться, ни он, по своему обыкновению, не мог признать своей неправоты, и остались мы каждый при своем мнении…

Наши летчики, участники разбора, Федотова не поддержали, что тоже не добавило ему настроения, ну, а мне все это было крайне обидно и тошно. Несмотря на эту ссору и стычки, бывавшие раньше, я его безусловно уважал и ценил, может быть, в глубине души даже любил, но его несправедливость меня очень задела и идти на мировую я не хотел, считая себя правым.

Наступили нелегкие для меня дни. По-прежнему по утрам Федотов здоровался со мной, как и со всеми, за руку (у него было очень хорошее рукопожатие, крепкое, мужское, не то, что иные суют тебе вялую ладонь), и больше не смотрел в мою сторону, как будто бы меня нет в летной комнате… Надо сказать, что никаких «зажимов» по работе я от него не имел, летал по-прежнему на все задания, что соответствовали моей подготовке и опыту, но

атмосфера была тягостной. Стал я подумывать о переводе в ЛИИ или на другую фирму, но жаль было расставаться с людьми, ставшими мне близкими, да и работа нравилась по-прежнему.

Так прошло почти два года. Понемногу отношения с Федотовым стали налаживаться, но до хороших им было далеко. Казалось, что теперь будем мы с ним только более-менее терпимо относящимися друг к другу сослуживцами, но случилось то, что показало мне ошибочность такого мнения.

Пишу самую тяжелую для меня часть этих записок. Не стал бы говорить об этом вообще, лишний раз бередить душу, но хочу еще раз помянуть добром Сашу Федотова, отдать должное его большому сердцу и отзывчивой к чужой беде душе.

Возвращаясь из отпуска, из Крыма, 25 августа 1980 г. я врезался в брошенный посреди дороги молоковоз.

В конце крутого подъема, на переломе, фары осветили что-то темное, лежащее поперек шоссе и блестевшее под дождем. Я стал тормозить, разглядел, что это куча веток, успел подумать, что они сейчас проскребут по днищу, и в этот момент в свете фар передо мной выросла серая стена громадной машины…

Не помогли ни профессиональная реакция летчика, ни десятилетний водительский опыт: подторможенные колеса, попав на мокрые листья акации, приспособленной водителем молоковоза вместо знака аварийной остановки, блокировались, «Волга» пошла юзом, не слушаясь ни руля, ни тормозов скользила, как по мылу.

Машина была разбита, жена сломала руку и челюсть, а девятилетний Витюша, перелетев через нас с заднего сидения, ударился обо что-то головой… 2 сентября наш сын, ласковый и добрый мальчик, начитанный и развитой не по годам (в восемь лет знал устройство реактивного двигателя), мой верный друг и первый заступник, умер в Днепропетровской больнице, так и не придя в сознание…

Первым, кому я сообщил о случившемся, был Федотов. Он сразу же прислал профессора-нейрохирурга из клиники им. Бурденко самолетом в Днепропетровск, все время был со мной на связи. Когда мы через неделю тем же самолетом прилетели домой, он сделал для нас все, что было в его силах. Он говорил мало слов утешения, но старался, как мог, помочь, быть в чем-то полезным.

Я в аварии почти не пострадал так, царапины были кое-где и ушибы, только вот жить не очень хотелось… Родители, терявшие детей, да еще при таких обстоятельствах, меня поймут… Поддерживало меня «на плаву» тогда только сознание, что я еще нужен семье, а также внимание и помощь добрых людей,

помогавших нам, кто как мог. Спасибо им всем… Еще я надеялся на то, что работа даст мне шанс немного забыться, но несчастье произошло. как раз тогда, когда у меня вышел срок действия медкомиссии, а идти к докторам после всего, что случилось, я боялся.

Время шло, я не летал, а между тем количество летчиков на фирме уменьшилось наполовину: Федотов при катапультировании из МиГ-29 повредил позвоночник и залег на долгий срок в больницу, Остапенко ковылял на костылях еще с лета, когда катапультировался из МиГ-23 и сломал ногу, Фастовец готовился к очередной медкомиссии и тоже не мог летать. Осталось на фирме трое «бойцов» Меницкий, Рындин и Аубакиров, а работы было невпроворот. Пришлось мне рискнуть и пойти на комиссию, предварительно проконсультировавшись у знакомого доктора. Медицина особенно терзать меня не стала, основные показатели моего здоровья были удовлетворительные, и в декабре я снова сел в кабину истребителя.

Вначале я не напрашивался на особо сложные задания, понемногу входил в форму, потом стал работать, как обычно. И вот надежды мои на то, что работа даст мне силы преодолеть свое состояние, сбылись.

Стоило мне получить задание, проработать его, а потом лететь, как будто бы происходило какое-то переключение в мозгу, я думал только о том, что мне предстоит сделать. Видимо, испытательная работа настолько захватывает, требует столько внимания и дает столько впечатлений, что ни на какие другие чувства человека уже не хватает. Причем, все это относилось только к испытательному полету. Обычный полет не приносил желанного забвения: мысли сворачивали на тот черный день, и все произошедшее тогда вставало перед глазами…

В марте 1981 г. стало известно, что в апреле будет показ новой техники министру обороны. Федотов к тому времени вышел из больницы и снял корсет, фиксирующий позвоночник, но до полетов ему еще было далеко. Остапенко тоже еще хромал, и вот однажды Саша мне сказал, что пилотировать МиГ-29 перед министром буду я. Мне это решение не показалось чем-то необычным: с пилотажем я, можно сказать, особых проблем не имел, поэтому счел его предложение вполне естественным, а пилотировать МиГ-29, да еще у земли, занятие приятное, хотя и нелегкое. До этого показной пилотаж на МиГ-29 не выполнялся; правда, однажды Федотов слетал пару раз на отработку фигур на малой высоте, готовясь к показу каким-то министерским чинам, но тот показ отменили.

Только позже я узнал, что стоило Федотову уговорить Р.А.

Белякова на то, чтобы летал именно я. Опасения генерального конструктора понятны: первый показ нового самолета на таком высоком уровне очень серьезное, ответственное и важное для фирмы дело, и доверять его летчику, только что пережившему тяжелую моральную травму, наверное, рискованно. Саша сумел доказать Ростиславу Аполлосовичу, что я смогу справиться с задачей, а доверие поможет мне быстрее встать на ноги.

Я не думаю, что где-нибудь найдется такой летный начальник, который поступит так, как это сделал Федотов…

Эти полеты заставляли меня выкладываться полностью, давали большую физическую и психологическую нагрузку.

Когда я в первый раз слетал на МиГ-29, то он не произвел на меня большого впечатления, самолет как самолет, я не сказал бы даже, что с идеальной управляемостью; чувствовалось, что он летучий, плотно «сидит» в воздухе, но такого ощущения, что летишь на чем-то необыкновенном, как это было в первом полете на МиГ-25 или даже на Як-18П, не возникало, тем более, что в первом полете выполнение сложного пилотажа не предусматривалось. В третьем полете, после выполнения основного задания, у меня осталось чуть побольше топлива, чем обычно, и я решил попробовать МиГ-29 на пилотаже, посмотреть, на что сей аэроплан способен. В задании такой вариант был предусмотрен, и я накрутился всласть, покуда был керосин.

Впечатление оказалось потрясающим! Истребитель вертелся, как спортивный самолет, выполнял фигуры с необыкновенно малым радиусом, двигатели вытягивали машину на вертикаль с любой, самой маленькой скорости! После посадки у меня, наверное, была такая счастливая физиономия, что техники тоже расплылись в улыбках, а я только крутил головой, не находя слов для полного выражения своего восхищения пилотажными качествами МиГ-29. Механики говорили, что Петр Максимович Остапенко стал их обнимать после того, как в первый раз «повертелся» на МиГ-29…

При подготовке к показу не все получалось так, как хотелось бы; бывало, пошумливал Федотов, наводя на меня уныние, но он же и умело помогал, подсказывал, что и как надо бы сделать, и «загонял» порой на такую высоту, что я уже начинал различать на земле прошлогодние травинки… «Ниже, еще ниже!» — командовал он. «Куда же ниже?» — хрипел я на перегрузке. «Ниже!» — не отставал Федотов, а на земле объяснял, что после полетов на такой высоте мне будет проще пилотировать на ста метрах, разрешенных для показа. Так и получилось, да еще эту самую высоту увеличили до двухсот метров, откуда земля выглядела совсем уж далекой…

Наступил день показа. Все его участники слетали хорошо, но особенно мне понравился полет Владимира Сергеевича Ильюшина.

Я давно знал этого замечательного человека и одного из самых выдающихся летчиков-испытателей нашего времени, ни то, что он еще и великолепный пилотажник, для меня стало приятным открытием. Испытатель обязан хорошо летать, и нет ничего удивительного в том, что он может показать неплохой и грамотный пилотаж, но Ильюшин пилотировал просто блестяще! Своим Су-27, одним из первых опытных самолетов, с жесткими ограничениями по перегрузке, Владимир Сергеевич управлял удивительно мягко и красиво, точно выдерживая место пилотажа при сильном боковом ветре, что всегда показывает высокую квалификацию пилотажника.

Много лет прошло, давно нет «Федота», как мы его называли между собой, но сколько буду жить, столько буду его помнить. Кажутся мне мелкими, не достойными памяти, наши стычки и ссоры, а вот то хорошее, что он мне дал, то, что помогло моему становлению как летчика-испытателя, то, как в трудное время поверил и помог, никогда не забудется.

6 сентября 1982 г., самолет — МиГ-29, полетов — время — 0 час. 12 мин. Взлет с трамплина.

Вторая мировая война показала, что надводный флот без поддержки авиации мало что значит, но у нас авианосцы не строились до 70-х гг., пока не появились самолеты с вертикальным взлетом и посадкой Як-38. Но этот самолет выполнял незначительную часть из всего объема задач, поставленных перед палубной авиацией, поэтому и у нас стали исследовать давно решенные за рубежом вопросы работы обычных самолетов с палубы авианосца. Занялись этим делом и в нашем КБ.

Все зарубежные самолеты, кроме английского «Харриера» и его американского собрата AV-8, взлетали с палубы с помощью паровой катапульты тяжелого, громоздкого и достаточно сложного устройства. Наши же специалисты пришли к мысли, что можно обойтись без катапульты, используя высокую энерговооруженность новых самолетов и оригинальный способ взлета с трамплина.

Справедливости ради надо сказать, что первыми с трамплина стали взлетать англичане на «Харриере», потому что этот способ позволял им иметь такую боевую нагрузку, с которой «чистый» вертикальный взлет невозможен. Но «Харриер» может сходить с трамплина на любой малой скорости, т. к. он управляется газовыми рулями, а большую часть подъемной силы создает тяга двигателя, направленная вверх; обычные же самолеты после схода с трамплина должны иметь определенную скорость, чтобы не рухнуть на землю. Для исследования всех вопросов, связанных со взлетом таким необычным способом, а также с посадкой на палубу, в Крыму был построен целый комплекс, представляющий, по сути, часть авианосца, зарытую в землю.

Первым с трамплина на МиГ-29 взлетел Фастовец, на Су-27 — Николай Садовников с фирмы Сухого, потом начали летать и другие летчики. Довелось выполнить эти необычные взлеты и мне, после того, как Фастовец и Федотов (основные испытания провел Авиард Гаврилович) определили, как лучше это делать.

Всю жизнь я взлетал, видя перед собой ровную поверхность аэродрома, мог прекратить взлет в любой момент, если, конечно, оставшаяся часть полосы позволит мне остановиться, для отрыва

от земли брал ручку на себя. Здесь же передо мной, на расстоянии всего 130 м, возвышалась здоровенная горка, на фоне взлетной полосы выглядевшая просто стенкой, и вот на эту «стену» мне надобно направить свой самолет. Как-то неуютно становится, и даже хладнокровнейший Алик Фастовец на вопрос, каковы были его ощущения при первом взлете, ответил: «Волнительные…».

Перед взлетом устанавливаешь триммером нужный угол отклонения стабилизатора, включаешь форсаж и, получив подтверждение от механика, что оба форсажа «в норме», отпускаешь тормоза и бросаешь ручку управления (я совсем не держался за ручку, берясь за неё только после соскока с трамплина, другие летчики делали так же, или легонько придерживали ручку; главное, чтобы при сходе с трамплина стабилизатор был отклонен на требуемый угол). Самолет мчится на трамплин, тебя на мгновение прижимает к креслу, когда машина вкатывается на горку, слышен глухой стук освободившихся от нагрузки стоек шасси, и ты в воздухе! Все это занимает около шести секунд.

Прекратить взлет в случае отказа или неисправности двигателя летчик практически не может, хотя однажды Токтар Аубакиров сумел это сделать. Определив неисправность в самом начале взлета, он мгновенно уменьшил тягу и затормозился, оставшись на палубе (дело было уже на авианосце). Отрыв от трамплина происходит на скорости 160–170 км/ч, и только высокая энерговооруженность и хорошая аэродинамика МиГ-29, Су-27 и Су-25 позволяют им быстро набрать скорость и стать управляемыми.

Отказ одного двигателя или просто выключение одного форсажа приведут к переворачиванию самолета после схода с трамплина, поэтому приходится быть готовым к катапультированию в любой момент, а чтоб не тратить времени на снятие ручек катапульты с предохранителя, пришлось изменить устройство этих ручек: для выстрела уже не надо сжимать ручку, достаточно её потянуть. Это нововведение поначалу вызвало резко отрицательную реакцию со стороны летчиков ЛИИ и военных испытателей, мол, можно случайно зацепить ручку при посадке в кабину или вылезании из нее. Но вскоре Николаю Садовникову пришлось катапультироваться из Су-27 при большой отрицательной перегрузке: повисший на ремнях, он смог только чуть дотянуться до ручки и едва ли не двумя пальцами её вытянуть. Конечно, если б ручку надо было бы еще и сжать, спастись бы он не смог. Так возражения некоторых летчиков против «быстродействующей» ручки отпали сами собой,

хотя предохранительное устройство, отчасти защищающее систему от случайного срабатывания на земле, конструкторы придумали.

Мне не пришлось много заниматься «палубной» тематикой, хотя в самом её начале я принимал участие в стендовой отработке и взлета с трамплина, и захода на посадку по оптической системе, и Федотов предложил было мне поехать в Крым на первые полеты с трамплина, но потом передумал и поручил это дело Фастовцу. Авианосец только еще строился, годы мои подходили к пятидесяти, а работать на палубе сподручнее все-таки более молодым…

На нашей фирме первыми «морскими» летчиками стали Аубакиров, Анатолий Квочур, Роман Таскаев, на фирме Сухого Виктор Пугачев, Игорь Вотинцев, в ЛИИ — Александр Кругов, в ГК НИИ Владимир Кондауров и Александр Лавриков. Все они сначала отрабатывали взлет с трамплина и посадку с использованием задерживающего устройства на наземном комплексе, а после постройки авианосца «Адмирал Кузнецов» стали работать на нем. Нет в этом списке Николая Садовникова, очень много сделавшего для того, чтобы Су-27 мог работать на палубе: при втором своем катапультировании Коля сильно повредил шею и был списан с летной работы… Первым произвел посадку на палубу Пугачев, после него посадил свой МиГ-29 Аубакиров и через час первым взлетел с корабельного трамплина. Первую ночную посадку на палубу на МиГ-29 выполнил Квочур, и пошло-поехало, это очень непростое дело — работа на авианосце.

Мне же удалось еще несколько раз взлететь с трамплина и сесть с зацеплением за трос аэрофинишера на наземном комплексе.

В последние мои летные годы я часто бывал в полках, получающих МиГ-29. Перед началом полетов военных летчиков я обычно выполнял демонстрационный пилотаж на боевом самолете, а в процессе переучивания показывал особенности поведения МиГ-29 в полетах на «спарке». Видимо, это послужило причиной тому, что для показа МиГ-29 главнокомандующему ВМФ адмиралу Горшкову назначили меня.

На тренировке я пару раз взлетел с трамплина с последующим пилотажем и сел с зацеплением за трос, предварительно выполнив несколько пробежек с зацеплением на разной скорости. Тут тоже хватало впечатлений.

Самолет мчится со скоростью более 200 км/ч, и вдруг чья-то могучая рука схватывает его за хвост и резко останавливает.

Тебя бросает вперед, можно тюкнуться носом о ручку управления, если сидеть расслабленно; Анатолий Квочур, первым

на нашей фирме отрабатывавший аэрофинишер, говорил, что после нескольких таких торможений начинают болеть глаза, видимо, от большой продольной перегрузки.

В обычном полете при заходе на посадку перед летчиком просторный аэродром, ВПП свободна от всего постороннего, летишь себе спокойно, готовясь к посадке, а тут впереди какой-то пятачок с «гулькин нос», справа возвышается ферменная конструкция, изображающая рубку корабля, слева тоже стоят какие-то машины, рядом ходят люди, и тебе надо садиться посреди этого базара…

Условия посадки очень жесткие: коснуться палубы надо точно по осевой линии, не более трех метров слева или справа, иначе трос может разорваться, по длине разрешенный участок приземления составляет всего около сорока метров. Я должен был приземляться с небольшим недолетом до первого троса, потому что наш самолет тогда имел переднюю стойку обычной конструкции, не усиленную, и мне полагалось коснуться земли, опустить переднюю «ногу» и только тогда наехать на трос. Садовников и Пугачев, летавшие на Су-27 с усиленной передней стойкой, «ловили» трос посадочным гаком прямо в воздухе, перед касанием.

Планирование на посадку происходит практически на посадочной скорости, т. к. выравнивать самолет перед приземлением не приходится, поэтому управлять машиной нелегко, а это надо делать с высокой точностью, чтобы коснуться палубы в заданном месте. Недолет на корабле недопустим — врежешься в корму, перелет тоже — не зацепишься за трос, придется уходить на второй круг, что не всегда желательно.

Вот и подбирают в палубную авиацию во всем мире самых способных летчиков.

Этот показ прошел нормально. Горшков остался доволен, но напоследок спросил, увидев обычный не с трамплина, но очень эффектный взлет Пугачева с малым запасом топлива, по длине разбега почти не отличающийся от «трамплинного»: зачем нужен трамплин, если самолет и без него так хорошо взлетает? Объяснили ему, как сумели, и отбыл заслуженный адмирал с устроенного для него зрелища, дав «добро» на дальнейшую работу по созданию палубной авиации.

4 апреля 1984 г., самолет — МиГ-31, полетов — 1, время — 0 час. 18 мин. Испытания топливной системы.

В моей летной книжке нет этого полета, не я его выполнял; не отмечен он и в летных книжках экипажа, потому что закончился он не посадкой, как положено, а падением самолета на землю, его взрывом и гибелью летчика Александра Васильевича Федотова и штурмана-оператора Валерия Сергеевича Зайцева.

После гибели Михаила Комарова в 1970 г. на нашей фирме не теряли летчиков. Горели в воздухе, теряли управление, разрушались наши самолеты, но вовремя срабатывала катапульта, и летчик, обычно несколько поломанный, но живой, опускался на землю. Четырнадцать лет без катастроф — очень большой срок для КБ, создающего истребители, но вот как-то получалось, что судьба нас миловала. По разу катапультировались Фастовец и Меницкий, два раза Остапенко, в первый раз вместе со штурманом Леней Поповым, три раза Федотов, причем в третьем случае вместе с только что пришедшим на фирму Романом Таскаевым.

За то же время у «суховцев» погибли четверо испытателей: не смог выпрыгнуть из-за отказа кресла из горящего Су-24 Владимир Кречетов, остались в развалившихся из-за выхода на нерасчетную перегрузку Су-25 и Су-27 Юрий Егоров и Евгений Соловьев, упал на землю вместе с креслом Александр Комаров после разрушения в воздухе его Су-27.

Мы чувствовали, что где-то совсем рядом ходит чья-то горькая доля, и Федотов не переставал твердить, что не может истребительная фирма так долго не терять испытателей, и что нам нужно учетверить свое внимание при подготовке и выполнении полетов.

Может быть, поэтому Федотов все чаще стал брать многие работы на себя, надеясь на свой колоссальный опыт, да и на везение: ведь трижды катапультировался, сумел выкрутиться из очень сложных ситуаций. Правда, при втором катапультировании повредил позвоночник и долго лежал в больнице, но сумел восстановиться и летал потом без всяких ограничений.

И вот предостерегал нас, а погиб сам…

В этот день, 4 апреля, он с утра был в главном штабе ВВС на совещании. Поехал туда в генеральской форме, как обычно, если

предстояла встреча с военными.

Зачем Федотов стал полковником, а затем генералом, мне неведомо; демобилизовался он в звании капитана, через несколько лет ему вместе с Остапенко и Комаровым присвоили майора запаса, что абсолютно ничего не меняет в статусе гражданского летчика-испытателя. Может быть, сыграло свою роль то, что на всех фирмах старший летный начальник был генералом: на «Ил» — Эдуард Иванович Кузнецов, на «Су» — Владимир Сергеевич Ильюшин, на «Як» — Валентин Григорьевич Мухин, на «Ту» — Владимир Николаевич Бендеров, в ЛИИ — Валентин Петрович Васин. У нас тоже был свой Генерал — Григорий Александрович Седов, но он уже не являлся летным начальником, и наша летная служба прозябала без генерала…

Ну, как бы то ни было, присвоили Федотову звание полковника, а затем и генерала, в те времена это делалось запросто, хотя больше семи подчиненных новоиспеченный генерал отродясь не имел… Форма Саше шла, выглядел он в ней весьма импозантно, но первое время вроде бы стеснялся: приедет на работу, шмыгнет в «высотную» комнату, переоденется в комбинезон и весь день в нем ходит, но потом привык и носил форму с удовольствием.

Кроме удовольствия появились и проблемы. Одно дело общаться с самыми высокими военными чинами, будучи хоть и младшим лейтенантом, но в запасе, совсем другое — вести с ними разговор, имея на плечах поменьше, чем у начальства, «звездочек»…

Вот и на том совещании кто-то из очень больших, но не очень тактичных, а, может быть, и не очень умных начальников резко осадил Федотова. Саша был вынужден подчиниться, но, зная его характер, я представляю, что творилось у него в душе. Однако, как рассказал мне летчик-испытатель Владимир Михайлович Горбунов, бывший в тот день на том совещании и приехавший вместе с Федотовым на его машине на аэродром, Саша своей обиды не показывал, был спокоен, как всегда, энергичен, и, приехав на работу, сразу пошел переодеваться на полет.

Я не встретился с ним в этот день; утром, придя на ЛИС, увидел только унылого Зайцева, ожидающего своего командира, перебросился с ним парой слов и ушел в гараж, т. к. был тогда в отпуске. Часа в четыре, когда я вернулся домой, меня встретили в дверях расстроенные жена и сын и сказали, что только что им сообщили о гибели Федотова и Зайцева.

На МиГ-31 довольно сложная для истребителя система топливоизмерения, но она дает летчику полную информацию о запасе керосина, его расходе, последовательности выработки

баков. Топливомер измеряет количество топлива в фюзеляжных баках, расходомер считает его количество, поступившее к двигателям, сигнальные лампы загораются по мере выработки того или иного бака. Летчик, сопоставляя все эти данные, может точно определить и фактический остаток керосина, и исправность топливной системы.

На МиГ-31 N 201, на котором полетели Федотов и Зайцев, в экспериментальных целях отключили датчики топливомера от кабинных приборов и подсоединили их к КЗА, дабы точнее определить порядок выработки баков, а летчикам оставили показания расходомера и сигнальных ламп, что в общем-то достаточно для информации о топливе. Кстати, на наших прежних самолетах, кроме МиГ-25, топливомера не было совсем, обходились расходомером и сигнализацией. Но тут есть одна тонкость: расходомер информирует о запасе топлива косвенно, вычитая из общего количества топлива, выставленного на приборе, то топливо, что подводится к двигателям. Если где-то прохудилась топливная магистраль, и керосин полился наружу, расходомер об этом ничего не знает, и на приборе будет красоваться вполне приличная цифра, хотя на самом деле в баках пусто… На этот случай и предусмотрена «по-бачная» сигнализация, уж она-то покажет, какой бак пустой!

Федотов взлетел, набрал высоту и через несколько минут доложил, что на борту неисправность и он прекращает задание. По записи КЗА выяснилось, что сработала сигнализация выработки одного из фюзеляжных баков, обязанная сработать при общем остатке топлива чуть более 5-ти тонн, а она загорелась при 12-ти… Выйдя на точку на высоте примерно 3 км, Саша сказал, что пройдет над полосой на 1000 м и попросил, чтобы с земли посмотрели, нет ли следа вытекающего керосина. Он снизился для прохода, но тут же быстро сказал, что выполнит вираж и сходу будет садиться. Запись КЗА показала, что в этот момент сработала сигнализация выработки всех баков, в том числе и сигнализация аварийного остатка.

Очевидно, в полной уверенности, что топливо из самолета вытекает и что показания расходомера о наличии большого остатка не соответствуют действительности, Федотов энергично ввел машину в разворот на посадочный курс, чтобы успеть приземлиться до остановки двигателей.

Случай утечки топлива из разрушившейся топливной магистрали уже был на МиГ-31 у Меницкого, и Валерий, заметив, что топливомер быстро уменьшает свои показания, обгоняя расходомер, немедленно пошел на посадку. Керосин из самолета окончательно вытек на подходе к ВПП, двигатели продолжали

крутиться от набегающего потока воздуха, постепенно замедляя свое вращение, еле-еле поддерживая давление гидравлики, без которого рули встают намертво. Когда стало ясно, что до аэродрома не дотянуть, Меницкий предложил Рындину, сидевшему в задней кабине, катапультироваться, но Виктор Васильевич отказался, сказав, что будет с командиром до конца. Валерий, чуть шевеля ручкой, чтобы сохранить давление гидросистемы, подвел 25-тонную машину к земле и приземлился на грунт, на пробеге зацепив пару бетонных столбов ограды аэродрома.

Тогда все обошлось, но Рындин, из задней кабины почти ничего не видевший и до конца пробега не очень уверенный в том, что дело кончится добром, сказал, вылезая из самолета, что «в кабине пахло цветами», теми, стало быть, что носят на могилку…

Без сомнения, Федотов считал, что и у него произошло аналогичное разрушение, самолет почти пустой и можно маневрировать энергичнее. Но самолет не был пустой: керосина в нем оставалось ровно столько, сколько показывал расходомер, а вот система сигнализации выработки по бакам отказала…

МиГ-31 самолет тяжелый, с большой нагрузкой на крыло, а крыло-то тонкое, «сверхзвуковое», не приспособленное для энергичного маневрирования. Когда топлива в баках остается меньше половины, на МиГ-31 с его мощными двигателями можно выполнить весь сложный пилотаж, хотя и с небольшой перегрузкой, но при полной заправке самолет даже в обычном горизонтальном полете летит, если скорость невелика, с очень небольшим запасом по углу атаки: стоит немного взять ручку на себя и можно выйти на углы сваливания, тем более, если не по чему их контролировать: на том самолете не был установлен указатель угла атаки…

Вот так и произошло, на развороте самолет свалился. На долю секунды Саша дрогнул, чуть отклонил ручку против крена, но тут же сделал то, что мог сделать только летчик его класса и с его опытом: отклонил ручку по вращению самолета и дал ногу против вращения, чем сразу же вывел самолет из сваливания. Но, увы, эти действия были уже бесполезными: самолет оказался в крутом пикировании, выйти из которого не мог из-за малой высоты. Экипаж привел в действие систему катапультирования, кресло Зайцева вышло из самолета, но скорость снижения была такова, что летчик ударился о землю, будучи еще пристегнутым к сидению, а кресло Федотова, должное сработать вторым, начало свое движение по направляющим, и тут самолет столкнулся с землей…

Это было четвертое катапультирование Федотова и первое Зайцева.

Первый раз Федотов прыгнул из МиГ-23, когда решили попробовать вывести машину из штопора переводом крыла в положение максимальной стреловидности, при которой самолет лучше выходит из штопора, чем при стреловидности 45°. Решили правильно, да не учли, что при складывании крыла резко изменяются инерционные характеристики самолета, и он увеличивает скорость вращения, как фигурист, в «волчке» прижавший руки к груди.

Введя самолет в штопор, Федотов сложил крылья, и машина завертелась, как волчок: вся аэродинамика куда-то пропала, осталась только динамика… Летчик перевел крыло в исходное положение, отклонил, как положено, рули, самолет стал выходить из штопора, но высота уже была мала и пришлось прыгать.

Второй раз он катапультировался, когда на МиГ-29 развалился двигатель в полете на большой скорости и небольшой высоте. Управление отказало, и самолет резко пошел вниз. Саша катапультировался на отрицательной перегрузке, повиснув на ремнях; в результате компрессионный перелом позвоночника и два месяца неподвижности.

В третий раз Федотов прыгнул из МиГ-23УБ вместе с Таскаевым, о чем я уже упоминал. Пообещав показать в полете все, «кроме катапультирования», Саша действительно показал Роману многое, на что способен МиГ-23, но в конце полета, в разгоне большой скорости у земли, самолет неожиданно «встал на дыбы»: прогорела форсажная камера и пережгло тягу управления стабилизатором. Перегрузка подскочила к «десятке», самолет сорвался, и пришлось Федотову показывать и катапультирование…

Первым и последним оказалось катапультирование у Зайцева…

Какой же это был человек Валерий Сергеевич, просто Валера, в обиходе еще проще Заяц! Такую доброту к людям, да и ко всему живому, такую безотказность, такое добродушие и незлобивость редко когда приходилось мне встречать. Про него мало было сказать «отдаст последнюю рубашку», он кусок собственной кожи отдал обгоревшему товарищу!

Бывший военный летчик, командир тяжелого транспортного самолета Ан-12, списанный по здоровью с летной работы, он окончил институт и работал у нас на фирме по радиоэлектронным делам, а когда на МиГ-31 потребовался человек, знающий радиолокацию, знакомый с аэронавигацией и имеющий летный опыт, Федотов каким-то образом узнал про

Зайцева и предложил ему эту работу. Для оператора здоровье у Валерия было подходящее, и он стал летать в задней кабине.

Остроумный, общительный человек, эрудированный и толковый инженер, к тому же и внешне очень симпатичный: высокий, с пышными волосами, с чеканным лицом, на котором светились удивительно прозрачные сероголубые глаза, обведенные, как у шахтера, темной полоской по векам, Зайцев всем нам понравился и как-то очень естественно вошел в нашу команду Он вообще на редкость легко сходился с людьми, и люди тянулись к нему соответственно, может быть, еще и потому, что Валерий всегда был готов выполнить чью-нибудь просьбу или оказать какую-либо услугу. Его услужливость не казалась чрезмерной, происходила она из искреннего желания именно услужить человеку, а не прислуживать, тем паче, не выслуживаться. Помогая Федотову мыть машину, он и мне предлагал свою помощь в этом деле… Но соглашаться на такое было рискованно: как-то он со своим приятелем Шурой Токаевым, летчиком нашего транспортного отряда, тоже не ленивым на проказы, мыл машину Меницкому, вроде бы в благодарность за доставку на работу и обратно; помыли и тихонько удалились, а Меницкий, как всегда, куда-то торопившийся, подойдя к машине, обомлел, грязь была смыта только с одной половины «Волги»…

Перед Федотовым, по-моему, он в душе благоговел, хотя внешне этого не показывал, наоборот, ворчал иногда, изображая неудовольствие: «Опять Федот в горы зовет… Ну его, не поеду! Таскайся там за ним, как оруженосец…». Входил в комнату Федотов, спрашивал, поедет ли с ним Зайцев кататься на лыжах, и мы слышали в ответ бодрое: «Нет вопросов, Александр Василич!». Все ехидно ухмылялись, наблюдая такую метаморфозу, а Валера за спиной Федотова разводил руками что, мол, тут поделаешь…

В нашем домике в «степи» ужин обычно готовили Зайцев или прикомандированный к нам из ЛИИ для испытаний МиГ-31 Леня Попов, умевшие и любившие заниматься стряпней. Обычно раздевшись до трусов, опоясанные по чреслам передником или без оного, утирая пот, в кухонном чаду, они возились с кастрюлями и сковородками, готовя вкусную и обильную еду, не очень, правда, разнообразную. Однако, если в командировку прилетал Федотов, Валера пытался изобрести что-нибудь особенное, а на мои шутливые упреки, чего ж мне-то он так не потрафляет, каждый день, поди, вместе в одном самолете паримся, он резонно отвечал, что и кормит он меня каждый день, а Александр Василича редко, вот и старается. Работал он прекрасно, вначале один, потом ему на помощь пришел, как я уже

сказал, Попов, и до этого летавший у нас на разных «спарках», и они практически вдвоем «довели до ума» очень непростой комплекс вооружения и навигации МиГ-31.

После гибели Зайцева Леонид Степанович Попов перешел к нам окончательно, много потеряв в налете и заработке, но приобретя, мне кажется, большее — возможность участия в создании совершенно новых комплексов — и увеличив и без того огромное уважение к нему всех наших испытателей.

Так потеряли мы дорогих нам и близких людей. Были пышные похороны, уйма венков, слезы знакомых и незнакомых, траурный пролет истребителя над гробами, искренние и печальные речи — все, как обычно, как водится у нас в городе при подобных событиях, увы, не таких уж редких. Только никак не укладывалось в голове: как же это так, как такое могло случиться с Александром Васильевичем Федотовым, человеком, казалось бы, заговоренным от беды, летчиком, чье имя стало почти легендарным? Погиб самый опытный, самый умелый из нас, да не один, а еще и товарища с собой прихватил. Наверное, не все в жизни подчиняется логике, судьба, стало быть, сильнее…

2 декабря 1987 г., самолет — МиГ-31, полетов — 1, время — 0 час. 32 мин. Облет самолета.

Этот полет ничем особенным не отличался, если не считать того, что он оказался последним в моей летной биографии.

Если б я знал это заранее, то обставил бы сие событие чуть торжественней, что ли, выпросил бы полет поинтереснее, покувыркался бы напоследок. Хотя я и боялся, по обыкновению, очередной медкомиссии, но считал, что годик-другой я еще полетаю, благо, были к этому основания: чувствовал себя хорошо, легко переносил максимальные перегрузки и длительные полеты, да и предварительный осмотр «на стороне», что я делал уже много лет, не выявил у меня каких-то серьезных отклонений от нормы. Однако эксперты из ВЛЭК (врачебно-летной экспертной комиссии) решили иначе и поставили «крест» на моей летной деятельности.

Я мог бежать и не совсем трусцой 30–40 минут, не особенно запыхавшись при этом, ездил на велосипеде, зимой ходил на лыжах, вес соответствовал росту, проявлений старческого слабоумия тоже вроде бы не отмечалось, но расположение и форма зубцов на моей кардиограмме явились для врачей более серьезным аргументом, чем моя замечательная физическая форма… Возможно, еще весомее для них был год моего рождения, и, хотя врачи в нашей летной больнице относились ко мне совсем неплохо, допустить меня к полетам на сверхзвуковых самолетах они не могли.

Мне предложили прийти на комиссию после соответствующего лечения, чтобы попытаться получить допуск для полетов на дозвуковых самолетах с двойным управлением, но я решил, поразмыслив, что никакое лечение лет мне не убавит, и больше не стал бороться с медициной.

Взаимоотношения летчиков с докторами всегда были неравноправными, причем перевес в правах принадлежит, естественно, не летчикам. Летаешь вроде нормально, выполняешь весьма нелегкие порой задания, здоровье позволяет, ни на что не жалуешься; идешь на комиссию и узнаешь, что летать-то ты как раз и не можешь: что-то в организме у тебя не так, как положено быть…

Вот и не бойся после этого медиков, если каждый год тебе

запросто могут дать или ограничение в летной работе, или спишут совсем. А ведь это не просто смена вида деятельности, для летчиков это трагедия, т. к. расставаться с небом нелегко, да и трудно найти себя в новой жизни, обычно летчики не имеют другой профессии. Мы опасаемся «официальной» медицины, в свои медучреждения обычно не обращаемся, даже если и приспичит, потому что в медкнижке это будет отмечено, доказывай потом, что ты здоров… Причем все это не потому, что авиационные врачи такие уж свирепые, просто они выполняют положения соответствующих документов, где и к парнишке, только что начинающему летную жизнь, и к пилоту, у которого за плечами не один десяток лет, проведенных в кабине, медицинские требования одинаковые. Есть, конечно, так называемый «индивидуальный подход», но тут многое зависит от того, как ты дружишь со своим начальством и сумел ли ты понравиться работникам медицины…

После того, как в 1976 г. врачи впервые предупредили меня о кое-каких нарушениях в работе моего сердца, я с помощью Федотова нашел себе персонального доктора. Марианна Борисовна, жена летчика-испытателя ЛИИ Владимира Павловича Сомова, оказалась обаятельной женщиной и знающим специалистом, искренне желающей мне помочь, но перед тем, как взяться за мое лечение, она поставила условие: выполнять все её указания, в том числе, полностью отказаться от спиртного.

Я никогда не испытывал особого пристрастия к алкоголю, но от хорошей выпивки в душевной компании тоже не отказывался… Плохо ли после трудовой недели собраться в чьем-нибудь гараже или на природе, иногда и в баньке, расслабиться, отмякнуть душой с близкими тебе по духу людьми, поговорить «за жизнь», просто потрепаться, «полетать» даже на словах и разойтись, иногда поддерживая друг друга…

Бывает, конечно, что кто-нибудь не рассчитает своих возможностей, переберет малость и отяжелеет, но в летчики берут мужиков могучих, и, отдохнув в выходные, в понедельник стоит сокол перед врачем, как огурчик, готовый выполнить любое задание Родины…

Основательно же пьющие в авиации долго не держатся, не та это работа, которую можно делать с похмелья, да и медицинский контроль суров: каждый рабочий день изволь с утра зайти к врачу, а уж он определит, как ты провел время накануне. Отстранит от полетов раз, другой, а потом и попрут летчика с работы, хотя и жалеют у нас на Руси пьющих человеков… Вот и пополняют такие пилоты тот список, зачитанный нам когда-то Василием Архиповичем Комаровым…

Пришлось мне последовать рекомендациям врача, хотя не простое это дело присутствовать на разных застольях, тем более, что их хватало и по приятным поводам, и по печальным, и пить минеральную воду. Впоследствии, когда Марианна Борисовна убедилась в моей дисциплинированности, да и мои «сердечные дела» пришли в норму, мне было позволено иногда «употребить вовнутрь» чего-нибудь не суррогатного, но за три месяца перед комиссией опять вступал в действие «сухой закон». Так я и жил почти одиннадцать лет, втянулся со временем в сей режим и не находил его слишком уж суровым…

Но годы летели, пошел шестой десяток, появились и новые поводы для зацепок у врачей, очередные медкомиссии становились с каждым годом все более труднопроходимыми. Признаться, я стал уставать от мыслей: что будет дальше, пропустят ли меня в очередной раз. Возможно, повлияло это обстоятельство, возможно, просто подошло мое время заканчивать полеты, но я стал замечать, что летная работа перестала приносить мне прежнюю радость. Мне не хотелось, как обычно, бежать на самолет для выполнения любого, самого простого полета, оживление и интерес вызывали только чем-то необычные и сложные задания.

В то же время я видел, что и реакция моя стала чуть помедленней, чем прежде, и не столь точны и своевременны мои действия, хотя претензий по работе ко мне никто не предъявлял, наоборот, многие ведущие инженеры работать со мной хотели, наверное, по принципу, что «старый конь борозды не испортит», но я-то чувствовал, что «конь» стал не тот… Приходя на работу, я видел свежие, молодые лица новых наших летчиков, вполне подходящих по возрасту мне в сыновья, и порой казался сам себе замшелым дедом, каковым я фактически и был (внук появился, Алеха)…

Наверное, все это и послужило причиной моего согласия с решением врачей. Сейчас я иногда жалею, что отказался тогда от их предложения: для «дозвуковых» самолетов я бы еще сгодился, да что поделаешь — время не вернешь… Мне казалось, что после «штучной» работы на истребителях будет скучно летать на грузных, неповоротливых кораблях, а теперь вижу, что летать хоть на чем все-таки лучше, чем быть мало кому нужным на земле…

Так закончились мои полеты. От первого вылета до последнего прошло 35 лет и 5 месяцев, налетано почти 5000 часов, выполнено около 10000 полетов, о некоторых из них я и рассказал в этих записках.

Не о всех людях, с кем выпала судьба мне вместе работать, я

смог написать побольше, а ведь многое можно было бы рассказать хотя бы о Петре Максимовиче Остапенко. В авиационной среде он человек известный, профессиональные журналисты не обошли его своим вниманием, особенно после установления им мировых рекордов, поэтому лучше, чем они, я написать не смогу. Но все-таки скажу, как мне кажется, главное.

Если Федотов был мыслью, мозгом нашей летной «команды», то Остапенко был её душой. Никогда Петро никого не поругал, даже и за дело, никогда никого не обидел. Кому «поплакаться в жилетку» о своих невзгодах — «Остапу», кто поддержит и утешит, сказав пару ободряющих слов, — опять же он…

Летал Петр Максимович, как птица, я ни у кого не видел такой легкости и естественности полета. Меньше внимания, чем Саша, Петро уделял науке, не столь глубоко «влезал» в теорию, но испытателем все равно был превосходным, природное чутье и реакция позволяли ему выполнять уникальные полеты и выходить из очень непростых положений.

Я поныне считаю Остапенко своим учителем в летно-испытательном деле, наравне с Федотовым, хотя летать с ним приходилось редко, только на плановые проверки один-два раза в год, да иногда удавалось слетать на «спарке» или на МиГ-31 на испытания. Эти полеты были отличной школой, но и без полетов было чему поучиться у Петра Максимовича.

Остапенко повезло: пролетав более 35-ти лет, из них почти 25 лет на фирме, дважды будучи вынужденным катапультироваться, он остался жив и цел. Вместе с Фастовцом он освоил совершенно новую для нашей авиации профессию руководителя посадки на палубу авианосца и выполнял эту работу при первых полетах на корабле. Много он работает и над документами, относящимися к проведению испытаний, а, главное, его присутствие в летной комнате поднимает у всех настроение, потому что с возрастом Петр Максимович не меняет своего доброго отношения к людям.

Много хорошего можно рассказать и про других наших летчиков-испытателей, но я не ставил себе такую задачу написать обо всех, кого я знаю. Я только хочу, чтобы те, кто летает, летали бы подольше и чтобы их труд ценился бы достойно.

Заканчивая эти записки, скажу еще немного.

Мне повезло, потому что я прожил большую часть жизни, занимаясь тем, чем хотел и о чем мечтал, стал не только летчиком, но и приобщился к кругу людей, выполняющих особую работу — испытывающих летательные аппараты.

Это необычная работа, особенно в опытно-конструкторском бюро: каждый день, в каждом полете делаешь что-то новое. Занятие это исключительно захватывающее и интересное, требует

полной самоотдачи, абсолютной собранности и профессионализма. Работать плохо просто нельзя: в лучшем случае тебе перестанут доверять, в худшем отправишься в мир иной… Говорить то, что не соответствует действительности, умалчивать о своих промахах и упущениях, хотя порой и хочется, нельзя: все откроется, как было на самом деле, да и последствия неправды могут быть очень тяжелыми, и хорошо, если только для тебя одного…

Летно-испытательная работа — опасный труд. Как-то я взялся подсчитать, сколько погибло летчиков-испытателей и штурманов за годы моей работы. В списке оказалось 95 человек, причем, естественно, тех, кого я знал лично, могу вспомнить самолеты и вертолеты, на которых они разбились, даже обстоятельства катастроф. А общее количество погибших будет, наверное, далеко за сотню. Каждый год из двадцати четырех, проведенных мной на испытательных аэродромах, уходили из жизни здоровые, сильные, образованные люди, цвет авиации. Многие же, побывавшие в переделках, но оставшиеся живыми, стали инвалидами, некоторые на всю жизнь прикованы к постели.

Так что же заставляет людей заниматься этой работой? Может быть, большие деньги? Принято считать, что летчики-испытатели много зарабатывают, чуть ли не миллионы, и это мнение бытует не только среди людей, далеких от авиации: даже на нашем аэродроме можно услышать нечто подобное. Действительно, были времена, когда испытателям платили немало, не миллионы, конечно, но порой на месячный заработок можно было купить «Победу», да и покупка «ЗиМа» не пускала семью по миру… Я помню, что в 50-х гг. по Новосибирску разъезжали всего две эти престижные, по тому времени, машины: на казенной ездил первый секретарь обкома партии Кулагин, а на своей — старший летчик-испытатель завода им. Чкалова Гербинский.

О тех годах я знаю из рассказов старых испытателей, а в мое время летчик-испытатель зарабатывал примерно столько же, сколько буровик на Севере, рыбак в путину, да и командиры больших кораблей в Аэрофлоте получали немногим меньше, а если учитывать то, что на международных линиях пилоты получают еще и валюту, то летчики-испытатели в этом случае выглядят совсем скромно.

Получается, что деньги не главный стимул для человека, решившего посвятить себя испытательной работе, хотя и среди испытателей есть ухватистые мужички, норовящие прибрать к рукам работенку поденежней, и не всегда эта работа оказывается самой трудной и рисковой…

Может быть, почет и слава? Я уже говорил, что известными становятся единицы, а награды достаются далеко не всем и не всегда, когда летчик этого заслуживает. Чтобы не быть голословным, приведу один пример.

Способнейший летчик-испытатель, один из тех, кто готовился к полету в космос на ВКС «Буран», скромный и интеллигентный человек Олег Кононенко много занимался испытаниями Як-38 на авианесущем корабле и был представлен к званию Героя Советского Союза. Но по нашим «законам» такое звание нельзя давать человеку, не имеющему наград низшей ступени, а у Олега не было никакой награды, кроме какой-то медали. Так и не получил он заслуженное им звание, а вскоре и погиб при взлете с корабля.

Большой друг Федотова, профессор медицины Герд Петрович Кулаков как-то рассказал нам, что в одном медицинском учреждении в клетку с белыми мышами поставили маленький ящичек с небольшим отверстием сбоку, внутри выкрашенный в черный цвет. Большинство мышей не обращало внимания на этот ящик, некоторые осторожно заглядывали внутрь, и только очень немногие (кстати, всегда одни и те же) решались влезть в ящик. «Это испытатели!» — многозначительно заключил свой рассказ Герд Петрович. Наверное, он прав, испытателю действительно надо иметь особый склад характера…

Вот и получается, что не из-за каких-то особенных благ занимаются люди испытаниями летательных аппаратов, просто они такими родились и, главное, очень любят это дело.

Без сомнения, авиация будет существовать всегда, и пока проектируются и строятся новые машины, всегда будут нужны люди, посвятившие себя очень трудному, ответственному, опасному, но необычайно интересному делу — летчики-испытатели.

О поездке в США

Эта часть моих записок не очень сочетается с их основным содержанием, поэтому я решил выделить ее в отдельную главу, посчитав, что рассказать о нашем визите в США надо бы подробнее.

Сначала немного истории.

До 1988 г. наши боевые самолеты не принимали участия в международных авиационных выставках, считалось, что мы страна мирная и нам демонстрировать военную технику как-то неприлично, хотя сотни, а, может быть, и тысячи наших истребителей и бомбардировщиков поставлялись в разные страны, в том числе и с не очень, скажем так, человеколюбивым режимом… Правда, в 1971 г. вроде бы дернулись продемонстрировать МиГ-21 на авиасалоне в Ле-Бурже, но при подготовке к показу погиб летчик-испытатель ЛИИ Владимир Подхалюзин, и, естественно, в Париж МиГ-21 не полетел. Я наблюдал из окна последний вираж Подхалюзина, вернее, часть виража, т. к. самолет скрылся за углом здания, восхитился необыкновенно малым радиусом разворота, услышал, как внезапно оборвался грохот форсажа, увидел, что люди на приангарной площадке, тоже смотревшие за полетом, побежали на летное поле, и через пару минут узнал, что самолет упал прямо за оградой аэродрома, Володя сорвался…

В 1988 г. руководство страны, наконец, решилось показать свою боевую технику на авиасалоне в Англии. Выбор пал на МиГ-29, и наши летчики-испытатели: Анатолий Квочур и Роман Таскаев под руководством Валерия Меницкого, ставшего шеф-пилотом фирмы после гибели Федотова, стали готовиться к участию на выставке в Фарнборо. Летали они очень много, отрабатывали чистоту и зрелищность пилотажных комплексов, научились хорошо и стабильно выполнять «колокол» (фигуру пилотажа, доселе на малой высоте на реактивных истребителях не выполнявшуюся). В Англии наши летчики и самолеты произвели сильнейшее впечатление, и дальнейшее участие боевых российских самолетов на международных авиасалонах, да и просто в авиационных праздниках, было обеспечено.

На следующий год в Ле-Бурже, под Парижем, летали уже и МиГ-29, и Су-27, и опять «русские украли выставку», как писали в иностранной прессе. К сожалению, упал наш МиГ-29, но, к счастью, Анатолий Квочур успел катапультироваться. Этот случай хорошо известен, я не буду его описывать, но кое-какие соображения хочу здесь высказать.

Был ли у летчика шанс выйти из того положения, не бросать машину? При тех условиях полета: высота меньше 200 м, скорость меньше 200 км/ч шансов не было при любых, самых оптимальных действиях летчика, и Квочура следует винить только за то, что он продолжал сидеть в самолете, пытаясь им управлять, в то время как ему надо было прыгать немедленно после отказа двигателя…

Когда перед поездкой в Ле-Бурже состоялся просмотр программы полетов руководством нашего министерства, я тоже стоял у полосы и наблюдал за полетами, переживая, говоря высокопарно, целую гамму разнообразных ощущений. Мне нравился пилотаж наших ребят, я немного завидовал им, представлял, как бы я выполнил ту или иную фигуру, но душа моя была почему-то неспокойна, чувствовал что-то не так, не все до конца продумано в их подготовке, особенно когда наблюдал пролет на малой высоте на очень маленькой скорости.

И только тогда, когда увидел по телевизору падение самолета и прыжок Анатолия, я понял, что вызывало мое беспокойство, и с досады был готов, как говорится, рвать волосы на голове; как же я не напомнил тогда летчикам, что в случае отказа одного двигателя или просто невключения его форсажа на таком режиме полета самолет не сможет быть управляемым, пока не наберет скорость 240 км/ч, а для этого нужно потерять высоту, которой нет!

При подготовке к взлетам с трамплина и еще раньше, когда я тренировался к показу в Кубинке, мы определили минимальную скорость полета на одном двигателе с включенным форсажем, если другой двигатель находится на режиме малого газа 240 км/ч, на меньшей не хватает рулей, чтобы удержать самолет от переворачивания. К сожалению, все это вспомнили уже после аварии…

Мы провели испытания, определили, что для разгона необходимой скорости на одном двигателе требуется потеря высоты около 220–230 м, и приняли решение поднять высоту пролета на минимальной скорости до 250 м; кстати, это и смотрится лучше.

Авария в Ле-Бурже не повлияла на отношение иностранцев к нашему самолету и летчикам, их по-прежнему приглашали на различные авиационные показы. Они летали во Франции, Швейцарии, Германии, Канаде, США, а летом 1991 г. Меницкий сказал, что в следующую поездку в Америку решено взять Фастовца и меня поочередно, каждого на месяц.

17 августа 1991 г. в 6 часов утра два полковника: заслуженный летчик-испытатель СССР Борис Олейников и

будущий начальник ГК НИИ Юрий Клишин подняли наш пузатый ИЛ-76 с полосы аэродрома в Жуковском и взяли курс на северо-восток. Истребители МиГ-29 и «спарка» МиГ-29УБ, пилотируемые Маратом Алыковым и Александром Гарнаевым со штурманом-лидировщиком из Аэрофлота Юрием Ермаковым, взлетели на час позже, т. к. встречать их в гражданском аэропорту Нового Уренгоя, где не было военного руководителя полетов, должны были мы.

В Новом Уренгое видимость была приличная, но облака висели метрах на ста, и руководители полетов аэропорта, ранее не имевшие дела с истребителями, были несколько обеспокоены смогут ли наши самолеты зайти на посадку в таких условиях? Мы утешили их, сказав, что наши летчики допущены к полетам и при худшей погоде, и я уселся рядом с руководителем посадки.

Но, как это обычно бывает, когда кого-то сильно похвалишь, произошла «накладка»: экипажи МиГов, не согласовав свои действия по ведению радиосвязи, не вышли на канал связи с руководителем посадки и, естественно, его команд не слышали. Увидев, что метки самолетов на экране посадочного локатора ползут не туда, куда он их направляет, руководитель отшвырнул свой микрофон и с воплем: «Чтоб я еще раз с вами связался!» — бросился вон из своей комнатушки… Я последовал за ним, выглянул в окно и увидел МиГ-29, бегущий по полосе; через пару-тройку минут приземлился и второй самолет.

Признаться, давненько не испытывал я такого страху: облачность низкая, команды руководителя полетов экипажи не выполняют, кругом аэродрома торчат высоченные трубы каких-то газовых установок, мне уже мерещился поднимающийся к небу зловещий черный дым… Намного легче летать самому, чем быть ответственным за эти самые полеты, сидя на земле и видя различные, скажем так, недоразумения…

Дальнейший полет до Анадыря прошел без особых тревог, хотя и в Тикси пришлось садиться едва ли не при худшей погоде. В Анадыре нас ждали на дне авиации!

А 19 августа по телевизору показывали «Лебединое озеро», и диктор очень серьезным голосом передавал обращение ГКЧП к народу… Мы были готовы к тому, что наш полет за границу отменят, но 20-го числа нам, как ни в чем не бывало, разрешают дальнейший полет; то ли ГКЧП был не такой уж страшный, то ли сыграла свою роль обычная неразбериха, но границу не закрыли, и пару боевых самолетов вкупе с транспортным Ил-76 направили в Америку… Однако в госдепартаменте США резонно решили, что нечего показывать американцам самолеты из СССР, когда там заваруха, и дали нам «от ворот поворот», правда, уже после

посадки на авиабазе Элмендорф, рядом со столицей Аляски — Анкориджем, где нас накормили и заправили керосином наши самолеты.

На обратном пути, уже в Новом Уренгое, мы узнали, что злодеев из ГКЧП повязали, в стране снова свобода и вроде бы демократия, президент Горбачев вовсе не болен и скоро прибудет в столицу из своего заточения в Форосе, где он, бедный, не имел завалящего радиотелефона спутниковой связи, который есть у любого американского авиационного командира, да и вообще у всех, кто может за этот телефон заплатить…

Демократия победила, в Америке нас снова признали и отменили свой запрет на наши выступления. На этот раз мы добрались до Аляски благополучно, переночевали в офицерской гостинице, т. к. посадку в Джуно, городке на берегу Атлантического океана, нам не разрешили по погоде, и почти целый день пришлось добиваться разрешения у правительства Канады на посадку в Комоксе, ибо без промежуточной посадки мы не могли из Элмендорфа долететь до Сиэтла, как было предусмотрено нашим планом. Переговоры прошли успешно, и после посадки в Комоксе мы уже напрямую, миновав Сиэтл, прилетели в Майнот, авиабазу стратегического авиационного командования США, а оттуда направились в Кливленд, где должно было состояться наше первое выступление. По плану-то оно должно было быть вторым, но из-за задержки, вызванной вышеописанными обстоятельствами, первое авиашоу в Ниагара-Фоллз прошло без нашего участия, и Кливленд стал нашей первой, так сказать, ареной.

Неделю готовились к празднику, в субботу и воскресенье отлетали свое и в понедельник двинулись дальше в Манкейто, штат Миннесота. Там работали по такому же плану, а потом перебрались на восточную окраину США в Пенсильванию, город Гаррисберг, и через неделю, оставив МиГи в ангаре под охраной местной полиции, улетели на верном Ил-76 через Сиэтл домой.

Следущий тур проходил уже без меня и, как это можно понять из основной части книги, без Фастовца… Наша команда побывала в Канзасе, Техасе, Калифорнии, везде полеты проходили при полном аншлаге, принимали русских очень хорошо, а в ноябре все самолеты и персонал возвратились в Москву.

Теперь об авиации в Америке вообще и американских авиашоу в частности.

Естественно, что далеко не все американские семьи могут иметь собственный летательный аппарат, но, судя по тому, что в середине 80-х гг. на одной только Аляске личных самолетов было

около одиннадцати тысяч, общее число их владельцев, я думаю, составляет не одну сотню тысяч, наверняка больше, чем во всех остальных странах, вместе взятых.

Летают и очень пожилые люди, и совсем еще дети: я видел за штурвалом шикарного двухмоторного «Бичкрафта» седовласого джентльмена лет уж никак не меньше 70-ти, ребята рассказывали, что на одном авиашоу на легком самолете летала бабуся, в молодые свои годы принимавшая активное участие во Второй мировой войне, а в аэроклубе Манкейто обучают полетам на «Цессне» мальчишек и девчонок с четырнадцати лет!

Полет на личном самолете по его организации практически не отличается от поездки на автомобиле: до высоты 1200 футов можно лететь куда угодно и когда угодно, не спрашивая ни у кого разрешения, разумеется, имея хорошую радиосвязь и соблюдая существующие правила, при нарушении которых наказание будет суровым, вплоть до уголовной ответственности и конфискации летательного аппарата. В Манкейто мне представилась возможность убедиться в этом самому (в простоте выполнения полетов, разумеется, а не в суровости наказания…).

На приеме в честь нашего прилета я познакомился с бывшим военным летчиком, ветераном вьетнамской войны Гэрри Силвером, сухопарым высоким человеком лет 45-ти; он и его двое друзей тоже были участниками авиашоу, пилотировали радиоуправляемые модели-копии разных самолетов. На другой день мы встретились на аэродроме, где я показал ему кабины наших МиГов, а он, в свою очередь, предложил познакомиться с его самолетом.

Мы сидели в небольшом на четыре места одномоторном «Пайпере», и вдруг Гэрри спросил меня, не хочу ли я слетать вместе с ним. Не зная еще американских порядков и резонно считая, что у меня будет время сбегать к своим начальникам и сказать им о заманчивом предложении, пока Гэрри будет оформлять разрешение на полет, я согласился, «0'кей», сказал Силвер, пересадил меня на правое сидение, объяснив, что рулить будет он, а тормоза есть только у левого летчика, и нажал кнопку запуска двигателя… На полосе он бросил управление и кивнул мне: «Взлетай!». Я двинул вперед сектор газа, и мы взлетели. Самолетик оказался необычайно легким в управлении, да и летел шустро на неполных оборотах спокойно держал скорость 150 миль в час! Звукоизоляция в кабине отличная, можно было разговаривать, не повышая голоса, как в хорошем автомобиле. Мы сделали два полета по кругу, зарулили, после остановки двигателя вылезли из кабины, Гэрри небрежно захлопнул дверцу и пошел со мной, даже не оглянувшись на свой аэроплан, как

будто бы не на самолете прилетел, а на автомашине прикатил на стоянку..

Кстати, и оформлять разрешение на полет в аэропорту Манкейто негде: имея вполне приличную ВПП, способную принимать тяжелые самолеты типа Ил-76, аэропорт не имеет службы руководства полетами, только магнитофон для фиксации радиообмена, а руководство осуществляется с вышки аэропорта в Миннеаполисе, сорок миль севернее Манкейто. На тренировках наших летчиков руководил полетами Юра Ермаков, сидя с ручной рацией на зеленой травке, а на самом шоу это делали американцы с временной трибуны, где рядом с руководителем полетов не умолкал «анонсер» (что-то вроде конферансье), объявляющий номера и комментирующий все происходящее в воздухе и на земле…

Авиация пользуется среди американцев невероятной популярностью в каждом городе, где мы побывали, по телевизору на специальном канале показывают исключительно авиационные сюжеты; чаще это профессионально сделанные документальные фильмы об истории создания какого-нибудь летательного аппарата, об его испытаниях, как он воевал (если аппарат военный), про летчиков, конструкторов, вообще про все, относящееся к авиации. Показывают и игровые ленты на авиационные темы, всегда безупречные в техническом отношении самолеты соответствуют историческому времени, воздушные съемки и трюки восхитительны, но иногда сами фильмы весьма серенькие в отношении художественном и очень часто совершенно завирательные по содержанию… И в документальных, и в художественных фильмах довольно беззастенчиво проводится идея превосходства всего американского, причем не только в технике: зачастую представители других наций, мягко говоря, не обременены интеллектом, а уж наши соотечественники обычно или законченные злодеи, или полные кретины, либо то и другое вместе…

Любовь и интерес к авиации являются причиной тому, что в течение года в США проводится более 300 авиашоу, практически каждую субботу и воскресенье во многих городах кто-нибудь кувыркается перед зрителями… В большинстве случаев выручка от продажи билетов идет на благотворительные цели, за исключением, разумеется, расходов на организацию праздника. Организация же отличная: огораживаются места для публики, причем есть и сидячие места подороже, устанавливаются десятки переносных туалетов, торговцы привозят свои ларьки и палатки, все радиофицируется, некоторые летные номера идут с

музыкальным сопровождением. Торгуют не только в палатках: экипаж какого-нибудь B-52 у раскрытых бомболюков ставит столики, прямо на бортах своего самолета развешиваются образцы продаваемого барахла: маечки, кепочки, картиночки, и авиаторы в стандартных, но с шиком подогнанных по фигуре комбинезонах проворно управляются с торговлей…

Авиационная техника располагается очень кучно, самолеты и вертолеты обычно ничем не огорожены (кроме F-117A), можно подойти вплотную, потрогать, заглянуть в кабину. У нас на выставках в Жуковском, а раньше на Ходынке, такое тоже практикуется, но приходится смотреть за народом «в оба глаза», обязательно кто-нибудь пытается что-нибудь свинтить или попробовать на излом… Американцы ведут себя более сдержанно и дисциплинированно, хотя при их страсти к сувенирам должно было бы быть наоборот…

В воздухе же летает все: от самолетов 30-х гг.(!) до наиновейшего F-117A, причем древние бипланы выглядят так, как будто бы их вчера пригнали с заводского аэродрома: обшивка без царапинки, металлические детали сияют, козырьки кабин девственно чисты… И летают они соответственно: какой-нибудь «Стирмен» выпуска 1936 г. включит свое дымоиспускательное устройство и «петлит» у самой земли, да и «на спине» пройдется метрах на 10-ти! Очень популярен специфичный американский воздушный номер «полет с человеком на крыле»: на верхнем крыле биплана у специальной стойки стоит человек, обычно это хорошенькая девушка в ярком комбинезоне, самолет взлетает и начинает кувыркаться у земли, а мученица на крыле не просто стоит, судорожно уцепившись за стойку, а еще и принимает разные красивые позы… Бывает, что биплан взлетает с «виндрейдером», стоящим на середине нижнего крыла, у подкоса, а уж в воздухе этот отчаянный человек перебирается на верхнее крыло…

Спортивные самолеты и вертолеты летают у самой земли, все имеют устройства для выпуска дыма, который долго держится в воздухе, и пилотаж, особенно групповой, выглядит очень эффектно. В Гаррисберге я впервые увидел выполнение уникальной фигуры пилотажа в полете строем «этажерка» (один самолет над другим, с очень небольшим отставанием нижнего): штопорную одновременную «бочку» на высоте метров 30, причем нижний самолет вращается вокруг верхнего! Делала этот трюк очень симпатичная пара, молодая женщина и мужчина средних лет, на французских акробатических самолетах КАП-20L.

Боевые машины летают тоже неплохо, разумеется, не так низко и рискованно, но по сравнению с нашим, их пилотаж

попроще. Наверное, это потому, что на праздниках, где я побывал, боевые самолеты пилотировали обычные летчики строевых частей или национальной гвардии, не имеющие специальной подготовки; судя же по видеозаписям и свидетельствам очевидцев, в тех случаях, когда летали летчики особых демонстрационных групп, было на что посмотреть… Я видел только одну такую группу канадских «Снежных птиц»: на не очень новых учебно-тренировочных самолетах с невысокими летными характеристиками они пилотировали удивительно слаженно и красиво, под музыку демонстрируя различные эффектные и разнообразные перестроения. Кстати, в странах (кроме нашей), где имеются такие группы, к ним относятся, как к национальному достоянию, всячески их холят и лелеют…

Наши летчики выступали достойно. Комплексы у них были разные, но и Гарнаев, и Алыков выполняли редкие для реактивных истребителей фигуры «колокол», «кобру» (динамическое торможение до угла атаки порядка 90˚), выход на вертикаль в перевернутом полете, причем пилотаж у них был довольно слитный, без перерывов, в то время как американцы демонстрировали как бы отдельные фигуры: крутнет перед зрителями «бочку» и уходит разворотом в сторону, выйдет на полосу еще что-нибудь «закрутит»… В плохую погоду американцы вообще на боевых самолетах не летали, наши же умудрялись показывать хороший пилотаж при низкой облачности и неважной видимости.

Каждого летчика после его полета обязательно провозили на открытой машине перед зрителями, показывая его, так сказать, живьем, а потом пилоты с постепенно иссякающим терпением раздавали бесчисленные автографы… В большинстве своем американцы к нашим летчикам, да и ко всей нашей команде, относились уважительно и с симпатией, многие старались подойти поближе, пожать руку, подарить какую-нибудь мелочь, но назойливыми не были, соблюдали тактичность и свое достоинство.

Мои обязанности не отнимали много времени я наблюдал за полетами наших летчиков, готовый при необходимости скорректировать по рации их действия, поэтому я всласть набродился среди множества летательных аппаратов, стараясь узнать о них побольше. Естественно, в основном меня интересовали истребители, но и бомбардировщики я не обходил стороной. В общей сложности мне удалось осмотреть почти все американские боевые самолеты, состоящие на вооружении, в том числе F-117A, выполненный полностью по технологии «Стелз», малозаметный для РЛС, правда, подойти к нему вплотную стража

не разрешила… Была возможность познакомиться и со старыми машинами; в Нью-Йорке рядом с причалом, откуда мы собирались в плавание вокруг Манхеттена, стоял авианосец времен Второй мировой войны, и на его палубе виднелось много разных самолетов, среди них и легендарный SR-71, но наш теплоход уже отходил, и оставалось только пожалеть об утраченной возможности…

Что я могу сказать об американских военных самолетах? Самолеты, как и люди, каждый имеет свое лицо, и охарактеризовать их одним словом, пожалуй, невозможно. Общим для американских машин, наверное, будет то, что у всех без исключения очень хорошая поверхность планера, листы обшивки стыкуются так плотно и ровно, что зазор между ними почти незаметен. Некоторые самолеты: F-16, F-5, да и F-15 исключительно аэродинамичны, у большинства других не такие чистые аэродинамические формы, заметно, что при их проектировании конструкторы отдавали предпочтение функциональным возможностям и удобству работы летного и наземного экипажей. Хороши у всех кабины: просторные, с большими фонарями, обеспечивающими отличный обзор, особенно в стороны (обзор вперед несколько хуже из-за прицела); приборы, кроме пилотажно-навигационных, по размеру меньше наших, что позволяет расположить их на приборной доске более кучно, освобождая место для размещения перед летчиком другой кабинной арматуры. На некоторых машинах имеется электронная индикация пилотажно-навигационных параметров и контроля работы систем самолета и двигателя, но американские летчики как-то мнутся, когда интересуешься их оценкой такой индикации, сначала говорят, что работать можно, а потом, малость поколебавшись, откровенно заявляют, что предпочитают считывать полетную информацию (особенно это касается скорости и высоты) с добрых старых стрелочных приборов, где они есть, как на F-16C, у которого в кабине почетное место выделено этим самым приборам, хотя имеются и дисплеи, и информация на лобовом стекле. К чисто «электронной кабине», как у F-18, где вся информация выведена на четыре дисплея, приходится привыкать довольно долго, требуется налетать порядка ста часов, чтобы полностью ее освоить. Впрочем, я думаю, американцы лукавят: на МиГ-29М тоже имеется электронная индикация, и наши испытатели, хотя поначалу кляли ее на чем свет стоит, да и сейчас отношение к ней неоднозначное, освоили это новшество достаточно быстро.

Из всех осмотренных американских самолетов больше всего мне понравился F-16C, небольшой, я бы сказал, изящный, с

плавными обводами, как бы выточенный из одного куска. В кабине каждая мелочь продумана, РУД и ручка управления сами «просятся в руки», а обзор такой, что становится даже неуютно, вроде бы оказался на улице не совсем одетым и не знаешь, где спрятаться от любопытных взоров прохожих, весь летчик на виду, чуть ли не по пояс… Да и летает F-16 здорово, шумит не сильно, не дымит, спокойно выходит на большие углы атаки и лихо вращается вокруг продольной оси у него, впрочем, как и у большинства американских истребителей, очень высокая располагаемая скорость крена. Короче, самолет удачный и летчики им очень довольны.

Могу сказать, что я рассматривал американские самолеты спокойно, без малейшего чувства зависти или особого восторга. Зная возможности наших машин и зарубежных, считаю, что по своей аэродинамике отечественные боевые самолеты ничем не уступают тем же американским, а по некоторым характеристикам их превосходят. По боевым возможностям мы выглядим тоже неплохо, и это не голословное утверждение: после объединения Германии западные немцы провели испытания по боевому применению доставшихся им МиГ-29 против F-15 и F-16; наши выиграли и дальний ракетный бой, и ближний. Осенью 1994 г. на маневрах НАТО в Сардинии МиГ-29, рассказывали нам сами немецкие летчики, «накрутили хвост» F-18, причем на МиГ-29 летчики имели налет по 250–300 часов, а их «противники» по 1200–1500 часов! Когда летчики Липецкого центра боевой подготовки ВВС летали на Су-27 в США, то им предоставилась возможность «повоевать» против F-15, и участник тех сражений полковник Александр Харчевский рассказывал мне, что в ближнем бою Су-27 имеет несомненное преимущество над F-15.

Наверное, многие, прочтя вышенаписанное, ухмыльнутся: а как же тогда объяснить тот факт, что и в Египте, и в Сирии, и в Ираке, а раньше в Корее наши самолеты, мягко говоря, не показали своих отличных качеств? В современном воздушном бою редко бывает, когда летчики сходятся «один на один», успех определяется в первую очередь организацией боя. Без связи, целеуказания, грамотного взаимодействия воздушное сражение сейчас выиграть невозможно, имея самые совершенные самолеты. В Ираке практически не было воздушных схваток, сбитые МиГи, Су, Миражи и не пытались сопротивляться, настолько была нарушена вся структура управления иракской авиацией. То же и в Египте: внезапность атаки, отличное руководство и взаимодействие противника — и в результате наши самолеты горели на земле и в воздухе. В Сирии положение было несколько иное, хотя израильтяне и на этот раз действовали исключительно

грамотно, и данные о подавляющем превосходстве израильской авиации не совсем соответствуют действительности, сирийские летчики на далеко не новых (кроме МиГ-23МЛД) истребителях сбили немалое количество вражеских самолетов.

Естественно, что результат воздушного боя, даже на современных, напичканных автоматикой и электроникой истребителях, во многом определяется именно летной подготовкой, умением летать, а не только управляться с различными системами. Летают же американцы и их союзники много, часто участвуют в различных совместных учениях, таких, как «Рэд флэг», где дерутся как бы с советскими самолетами, имитирующими принятую у нас тактику боя.

Кстати, о налете: как-то я прочитал в американском журнале, что конгресс США однажды вознамерился «прищучить» ихние ВВС, сократив ассигнования на летную тренировку. После бурных дебатов конгрессмены пришли к выводу, что расходы урезать можно, но до такого уровня, который мог бы обеспечить налет каждому летчику не менее 26 часов в месяц…

Что же касается техники, то мы уступаем американцам в качестве изготовления, вернее, в культуре призводства, в качестве конструкционных материалов. Отсюда идет лишний вес, большой расход топлива, относительно малый ресурс двигателей и оборудования. Наши истребители (кроме Су-27) имеют меньшую дальность и продолжительность полета, несут меньшую боевую нагрузку. Как я уже говорил, больше внимания, чем мы, уделяют американцы вроде бы мелочам: большинство самолетов имеют прорезанные в бортах фюзеляжа ступеньки или встроенные в конструкцию убирающиеся стремянки, в кабинах непременно имеется место для личных вещей экипажа; в наш же истребитель без посторонней помощи не заберешься, а на землю можно сойти, если тебя не встречают, только с риском сломать себе что-нибудь…

Ну, об авиации я, кажется, сказал все, что мог. Пора перейти к рассказу о своих впечатлениях собственно об Америке.

Сейчас о США имеется много информации, американские фильмы заполонили экраны кинотеатров и телевизоров, в Америке нашего народу за последние годы побывало, наверное, больше, чем на Чукотке, и какая-то там Санта-Барбара известна лучше, чем Анадырь, к примеру… Так что трудно поведать что-нибудь новенькое, о чем еще не писали и чего не видели. Но я все-таки попытаюсь описать свои ощущения и впечатления от увиденного мной лично.

За все время пребывания в Америке меня не оставляло ощущение нереальности происходящего, не верилось, что я

нахожусь в той самой стране, о которой столько читал и столько слышал. Несмотря на то, что почти всю свою жизнь я работал для того, чтобы противостоять США в военном отношении, как наиболее вероятному противнику: сначала готовил летчиков, в основном, для военной авиации, потом занимался созданием боевых самолетов, способных конкурировать с американскими, я никогда не воспринимал американцев, как врагов. Может быть, сказывались воспоминания детства, когда американцы были нашими союзниками в войне, помнился вкус американского шоколада и тушенки, которыми изредка «отоваривались» продуктовые карточки, мальчишеский интерес к «Студебеккерам» и «Виллисам», появившимся на улицах Новосибирска, рассказы вернувшихся с войны о встречах с американскими солдатами, по словам наших, такими же, как и русские: дружелюбными, простыми, не дураками выпить… Немногие в то время американские фильмы тоже оставляли об американцах благоприятное впечатление. Став постарше, я слышал много лестных отзывов и об американских самолетах «Аэрокобрах», «Бостонах», видел их в полете, а «Кобру» и на земле. Может быть, русским вообще, за малым исключением, не свойственно предвзятое отношение к людям другой нации, даже к пленным немцам, врагам, столько горя причинившим нам в войне, мы, ребятня, не испытывали особенной вражды: таскали им хлеб, картошку, пытались поговорить, используя скудные познания в немецком. Тем более, по отношению к американцам, с нами никогда не воевавшими, я никак не мог настроить себя, так сказать, на враждебный лад, несмотря на всю официальную нашу пропаганду.

Другое дело, что противостояние наших систем оставалось, в мире постоянно шла драка между нашими, как считалось, союзниками и «антинародными режимами», поддерживаемыми США, существовала возможность конфликта непосредственно между нашими странами, и я считал, да и сейчас уверен, что уважающее себя государство должно иметь вооруженные силы, способные и свое государство защитить, и союзникам помощь оказать. Поэтому мы работали, можно сказать, с полной отдачей, стараясь сделать наши самолеты как можно более соответствующими своему назначению. Было и что-то вроде «спортивного» интереса: чей самолет лучше, наш или американский?

Поэтому понятен тот интерес, с которым я стремился узнать как можно больше об Америке. Жаль только, что мой английский был пригоден в основном для того, чтобы с грехом пополам что-либо сказать или объяснить, понимал же собеседника я с трудом,

просил говорить помедленнее или даже написать сказанное на бумажке, и лишь к концу третьей недели почувствовал, что начинаю более-менее воспринимать английскую речь.

Когда мы летели над центральной частью США, я увидел на земле как бы географическую карту: сетку меридианов и параллелей, геометрически правильно располагающихся на всей обозримой поверхности. Было видно, что это дороги с твердым покрытием, но я недоумевал, зачем их так много и вроде бы ничего они не связывают, т. к. обычные дороги пролегали между населенными пунктами и выглядели не такими уж и прямыми, хотя и намного шире. Американский лидировщик, сидевший рядом со мной в кабине нашего штурмана Валерия Гречко, пояснил, что везде, где есть много земли, пригодной для возделывания, в Америке давно построили вот такую сеть дорог для удобства фермеров и как бы ограничивающих земельные участки. Присмотревшись, я действительно заметил на каждом квадрате, у дороги, беленькие пятнышки жилых и хозяйственных построек. Потом я эти фермы видел вблизи: чистота, аккуратность, нигде ни луж, ни грязи, в любую погоду у земледельца, само собой, нет проблем ни с вывозкой продукции, ни с ее доставкой.

Хорошие дороги давно уже имеются не только в США, я писал о прекрасной автостраде в Сирии, ездил по немецким автобанам и неплохим шоссе Прибалтики, но в Америке, в отличие от других стран, где я побывал, так называемые проселочные дороги по качеству не уступают магистральным, иногда их даже превосходят, причем это характерно для всей Америки, а не только для отдельных районов. Имея такие дороги, где, казалось бы, можно «газануть на полную катушку», американцы ездят исключительно аккуратно, соблюдают рядность движения, очень редко превышают ограничение по скорости 55 миль в час. Мы довольно много поездили по Америке, иногда находились в пути по два-три часа, и всегда видели одно и то же: нескончаемый поток автомобилей, независимо от их величины и назначения, движется с единой скоростью, никто не суетится, не снует из ряда в ряд, как принято у нас. Не застегнув все имеющиеся на машине привязные ремни, водитель не трогается с места, впрочем, на новых автомобилях с незастегнутыми ремнями ехать и не хочется, т. к. при включенном зажигании и незастегнутых ремнях в кабине пиликает специальный звуковой сигнал… Как и мы, американцы предпочитают не иметь дела с дорожной полицией, хотя на дорогах увидеть патрульные машины можно редко, я их видел всего раза три; конечно, когда проводились авиашоу, полиции было достаточно.

Я неоднократно пересекал в воздухе границы нашей страны, и каждый раз бросалась в глаза разница внешнего вида наших и чужих полей: разноцветные лоскутки частных владений за рубежом и большие пространства одного цвета у нас. К своему удивлению, в Америке я увидел что-то похожее на Россию: земельные участки разных фермеров заняты одной и той же сельскохозяйственной культурой: кукурузой, пшеницей или соей, как, к примеру, в Миннесоте. Выходит, что американский фермер выращивает не то, что ему взбредет в голову или чего нет у соседей, а то, что растет хорошо именно в этой местности, а главное, что нужно стране. Фермеру же это выгодно, потому что в таком случае его поддерживают власти и закупочные кампании.

Часто приходится слышать, что в Америке одни и те же товары в разных магазинах имеют разную цену: в престижных супермаркетах подороже, в маленьких лавчонках подешевле… Мы побывали в разных местах США и в разных магазинах, и везде товары одного качества стоили практически одинаково, просто в дорогих магазинах продаются более престижные вещи. Очень популярна распродажа уцененных товаров, вполне качественные изделия стоят иногда вполовину дешевле, чем, на первый взгляд, точно такие же. Не все американцы богаты, и в магазинах можно увидеть немало людей, выбирающих вещи на распродаже…

Необычны порядки в некоторых кафе и закусочных: при входе оплачивается только горячее блюдо и кофе, все остальное: супы, закуски, фрукты, овощи, всякие соусы и подливки можешь взять сам и столько, сколько в состоянии съесть, цена от количества съеденного не увеличится. Но «на халяву» покушать не удастся: в такие кафе не пускают без заказа горячего…

Может быть, кто-то скажет, что все это мелочи, но из таких мелочей и складывается общее впечатление, как из отдельных кусочков разноцветного стекла собирается цельная мозаичная картина. Много известно о высоком уровне преступности в США, однако вокруг частных владений нет глухих заборов, а входные двери у многих домов стеклянные, из чего можно сделать несколько более оптимистичный вывод… Наверное, гарантированное конституцией США право их граждан на владение оружием и его применение для самозащиты несколько охлаждает пыл грабителей… Больше всего в США мне понравились не дороги, не автомашины и небоскребы, а именно внимание к любой мелочи, желание сделать человеческое существование максимально удобным, причем достигается это наиболее рациональным путем. Иногда это делается с минимальными затратами, чаще американцы не жалеют денег на то, что в конечном итоге окупится. Построить хорошую дорогу

или дом нелегко и дорого, но гораздо дороже их без конца ремонтировать, если они построены дешево и плохо. Вот американцы и делают подоконники у своих небоскребов из листовой меди или нержавейки, что очень дорого, но зато никогда не придется красить эти подоконники или их менять… Автомобильные цистерны для перевозки пищевых продуктов сплошь никелированные — тоже недешево, однако дешевле, чем нести убыток от порчи продуктов… Таких примеров можно привести сколько угодно, да и без меня об этом написано и сказано немало.

В заключение хочу сказать, что в общем США произвели на меня впечатление чрезвычайно ухоженной и комфортной страны, к моему удивлению, очень спокойной, никто никуда не торопится, люди делают свое дело, как мне показалось, не особенно напрягаясь. Мне хочется сравнить эту великую страну с самолетом, который на полной мощности двигателя набрал высоту, установил оптимальную скорость и теперь летит, расходуя минимум топлива и усилий экипажа… Современный уровень жизни и мощь США не свалились к ним с неба, всего американцы добились своим трудом, пройдя нелегкие испытания: Гражданскую войну, кризисы, депрессии, беспредел монополий, коррупцию, гангстеризм, расовые конфликты, но эти люди сумели выработать по-настоящему действенные законы и научиться свои законы выполнять. А законы, в общем-то, простые, человек должен иметь право на свободу, на достойную оплату за свой труд, на защиту себя и своей собственности, и все должны быть перед законом равны. Может быть, к этому и мы в России когда-нибудь придем…